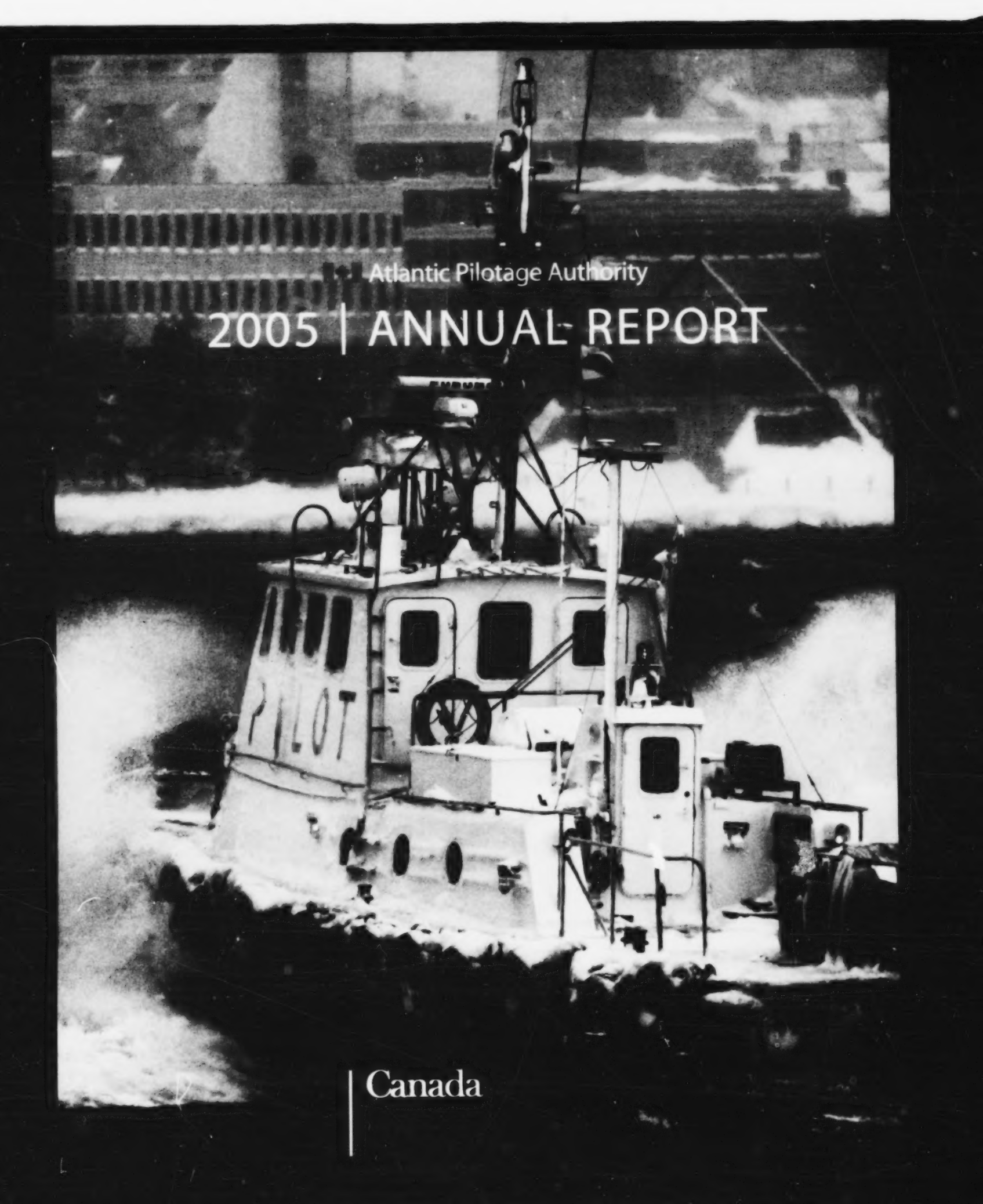


Atlantic Pilotage Authority

2005 | ANNUAL REPORT

Canada

Corporate Governance

The Atlantic Pilotage Authority concurs with the *Guidelines on Corporate Governance in Crown Corporations and Other Public Enterprises*. Through this review the Authority's Board of Directors has built an effective process and structure for overseeing the direction and management of the Authority so that it effectively fulfills its mandate. Policies regarding the stewardship of the Authority, working with management, and the functioning of the Board are under continual review, and where necessary, changes are being implemented.

The *Canada Marine Act* allowed for the implementation of a part-time Chair and full-time Chief Executive Officer (CEO). The CEO is accountable to the Board of Directors and through his role ensures that the necessary consistency, expertise and daily administration tasks are fulfilled. Such direction is consistent with corporate governance.

The present Board structure of having a chair, two pilots, two shipping industry representatives and two public sector representatives ensures an excellent cross section of knowledge, shipping perspective and business acumen. The Board of the Authority is accountable to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities for its decisions. The members are appointed by the Governor in Council and are accountable to the Government of Canada and public at large. Prior to the appointment of the two shipping representatives, names are solicited from the Canadian Shipowners Association and Shipping Federation of Canada and are subsequently given to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities for his consideration.

The Authority fully endorses the make-up of the Board, management and staff. By having such an effective system in place, it believes that it is fulfilling its mandate, as well as meeting the requirements of good corporate governance.

Design: Colour. Photography: Prisma Productions, Mike Durning. Printing: Transcontinental

Table of Contents

Letter from the Chair and CEO 1
Board of Directors and Management 2
Mandate, Mission and Vision 2
Spotlight on Cape Breton 3
Strategic Direction 3
Ministerial Review of Outstanding Pilotage Issues 5
2005 in Review 6
Pilotage Areas, Pilots and Assignments 8
Comparative Review of Financial and Statistical Data 10
Management's Responsibility for Financial Reporting 11
Auditor's Report 12
Financial Statements 13

Corporate Headquarters

Atlantic Pilotage Authority
Cogswell Tower, Suite 910
2000 Barrington Street
Halifax, NS B3J 3K1 Canada

tel 902.426.2550
fax 902.426.4004
www.atlanticpilotage.com

This report is printed on paper made from 100% recycled post-consumer fibre and printed with minimal colour usage reflecting environmental responsibility.

Letter from the **Chair** & **CEO**

March 7, 2006

The Honourable Lawrence Cannon
Minister of Transport, Infrastructure and Communities
29th Floor, Tower "C"
Place de Ville
Ottawa, Ontario K1A 0N5

Dear Sir:

Pursuant to Section 150 of the *Financial Administration Act*, the Atlantic Pilotage Authority presents its Annual Report for 2005.

The Atlantic Pilotage Authority continues to meet its primary mandate of providing a safe and efficient pilotage service, while focusing on maintaining financial self-sufficiency. These objectives are achieved through operational and financial consultations with the various port and user groups throughout the Atlantic region.

Operational demands saw increases in pilot boat and other expenditures during 2005. The increase in fuel prices during the year was a factor that impacted the operational costs of the Authority's pilot vessels and private pilot boat contractors. Increased repair costs associated with the Authority's aging pilot boat fleet became another factor during the year. When combined with lower than projected revenues in some ports, these expenses impacted the Authority's financial results and resulted in a small overall net loss.

During the year, the Authority finalized the design of another new pilot boat for Placentia Bay, NL. Upon completion of the design, qualified shipyards were invited to submit proposals for construction of the vessel, and the construction contract was awarded in early 2006. The vessel is expected to be in service by the spring of 2007.

Potential amendments to the Authority's regulations continue to be guided by the use of the established Pilotage Risk Management Methodology (PRMM) process. The outcome of the ministerial investigation relating to pilotage tonnage limitation resulted in a number of recommendations that were accepted by the Board. One PRMM was initiated during 2005 (St. Croix River/Port of Bayside, NB), and a second PRMM report (water approaches to Voisey's Bay, NL) is under review by the PRMM Committee of the Board.

During 2005, the Authority's marine pilots completed 11,690 assignments, with 99.95% being handled without incident. The co-ordination and dispatch of pilots was achieved in a cost efficient and operationally effective manner by the Authority's centralized dispatch office located in Halifax, NS.

Along with overseeing the strategic direction of the Authority, the Board continues to actively participate in establishing effective corporate governance practices and maintaining an active regime of financial management and control.

It is, once again, our pleasure to report that the Atlantic Pilotage Authority continues to provide an exemplary service, in the safest and most economical manner, to the satisfaction of its users, and within the obligation of the *Pilotage Act*.

Respectfully submitted,

Anthony McGuinness
Chief Executive Officer

Anne Soucie
Chair

Board of Directors

Ms. Anne Soucie
Chair
Edmundston, NB

Mr. Gerard Fitzpatrick, CA
Public Sector Representative
Charlottetown, PE

Mr. Doug Tilley
Public Sector Representative
St. John's, NL

Mr. Yvon Dufour
Shipping industry
Representative
Dartmouth, NS

Captain Don Duffy
Pilot Representative
Public Landing, NB

Mr. Jim Stoneman
Shipping Industry
Representative
Halifax, NS

Captain Terence Pittman
Pilot Representative
Sydney, NS

Executive Officers

Captain R.A. McGuinness,
Chief Executive Officer

P.L. MacArthur, CMA,
Chief Financial Officer

Captain P.T. Gates,
Director of Operations

Mandate

The mandate of the Atlantic Pilotage Authority is to establish, operate, maintain, and administer, in the interest of safety, an efficient pilotage service within the Atlantic region.

Mission

The Authority will accomplish its mandate by providing the necessary expertise and experience, associated with the appropriate technology, to meet the needs of the industry. The Authority is committed to maximizing the use of its resources/assets to meet the goals in a safe and environmentally responsible manner.

Vision

To continue to provide an effective pilotage service throughout the Atlantic region. In doing so, the Authority would maximize opportunities and benefit the various ports/districts and surrounding communities.

Management

Captain P.T. Gates, Director of Operations; Tina Panopalis, Human Resources Administrator; P.L. MacArthur, CMA, Chief Financial Officer; Nancy Gordon, Administrative Manager; Captain R.A. McGuinness, Chief Executive Officer.

Spotlight on Cape Breton

The Cape Breton district contains three compulsory pilotage areas; the Port of Sydney, the Strait of Canso, and the Bras D'Or Lakes. There are several large industrial concerns in the district that ship products such as petroleum, oil, coal, gypsum, aggregate, and paper.

In the Strait of Canso, the largest shipper is the oil transshipment facility at Statia Terminals. Some of the largest ships in the world bring oil to this facility. Other major shippers in the Strait include Stora Enso (paper), Georgia Pacific (gypsum), Martin Marietta (aggregate), and Emera (formerly Nova Scotia Power) (coal).

In Sydney, there are three segments of the industry that provide the most activity. Cruise ships have become a mainstay of the summer and fall seasons and a cruise terminal has been developed to accommodate these vessels. Emera imports a significant amount of coal for power generation, and Imperial Oil brings in refined petroleum products.

The primary shipping activity in the Bras D'Or Lakes is the export of gypsum by the Little Narrows Gypsum Company. There is also an occasional visit by small cruise ships and private yachts.

Strategic Direction

In 2003, the Board of the Authority provided six strategic directions that were identified as priority areas for the five year period from 2004 to 2008. The Authority has made progress in each of the areas identified. Some of the progress achieved is noted below:

GOVERNANCE

- Training on corporate governance for Board members and Officers.
- Committee structure has been much more active, particularly with Audit Committee, Pilot Boat Committee, and Nominating Committee.
- Approval of policies with respect to organization ethics and communications. In 2005, reviewed and amended by-laws, including policies and procedures.

QUALITY OF SERVICE

- Frequent meetings with stakeholders to determine the level of satisfaction with service provided.
- Monitored non-compliance forms received from customers.
- Upgraded pilot boat service in 2005 through acquisition of a modern pilot boat.
- Improved training of boat crews, pilots, and other personnel.

FINANCIAL SELF-SUFFICIENCY

- Constantly review operations to determine if there are efficiencies to be gained elsewhere before increasing tariffs.
- Tariff adjustments are not imposed throughout all areas, but targeted to those ports that are projected not to be self-sufficient.

SAFETY OF ENVIRONMENT

- Active Occupational Health and Safety Committee and related training.
- Promoted use of Pilotage Risk Management Methodology to perform risk analysis for areas which have had changing conditions.

TECHNOLOGY

- Upgraded financial software in 2005.
- Initiated upgrade to dispatch system to be completed in 2006.
- Provided specialized training on new technology, and partnered with others in the industry to develop specialized training.

HUMAN RESOURCES

- Increased emphasis on human resources with a full-time dedicated staff position, and support staff, devoted to this function.

Pilots in Cape Breton must be trained on the ship-handling characteristics of a wide variety of vessels in all three compulsory areas. Each area has its own challenges, from the constricted channel into the Bras D'Or Lakes, to the maneuvering of large cruise ships in Sydney Harbour, and the handling of Very Large Crude Carriers (VLCC) at the transshipment terminal in the Strait of Canso.

Clockwise from top left: The ocean liner *ms Amsterdam* alongside at Sydney. The *CSL Atlas* loading at Georgia Pacific in the Strait of Canso; in the background can be seen the Stora Enso plant, the Emera power plant, and the tank farm for Statia Terminals. The *Gypsum Centennial* at the Little Narrows Gypsum dock in the Bras D'Or Lakes. A giant fiddle welcomes visitors at Sydney's cruise pavilion. Tugs awaiting assignment near Statia Terminals in the Strait of Canso.

The Strait of Canso is said to be the deepest natural harbour in North America, with an average depth of 60 metres and a limiting depth of 28 metres. This allows the port to handle ships as large as any in the world today, and is an important feature in attracting future development such as the proposed liquefied natural gas terminal at Bear Head.

Ministerial Review of Outstanding Pilotage Issues

In August 1998, the Minister of Transport asked the Canadian Transportation Agency (CTA) to conduct a forward-looking examination of the marine pilotage system in Canada. The impetus for this review stemmed from section 53 of the *Pilotage Act* which required the Minister to review certain specific issues within the current pilotage regime which had been deferred in the *National Marine Policy* of 1995.

The CTA received written submissions, convened two national meetings and held regional consultations with interested parties. All sectors of the marine industry were represented at these sessions. The Agency provided its final report to the Minister on September 1, 1999.

The Canadian Transportation Agency Review contains twenty-one recommendations, all with which Transport Canada concurs in principle. Details on the Agency recommendations and the Departmental response thereto can be found in the Report to Parliament.

OPERATIONAL REVIEW AND CONSULTATIONS

The Authority continues its mandate of open communication with all related parties within its jurisdictional areas of Atlantic Canada. Wherever possible, local port committee groups have been established to allow for round-table discussions on port related pilotage issues. Within these various advisory committees, all aspects of related pilotage issues are discussed, with the objective of obtaining improved efficiencies and cost reductions. Issues such as pilot strength, pilot boat contracts, replacement of existing pilot boats with more efficient vessels, pilot training, administrative enhancements, regulatory amendments, and tariff restructuring, are examples of the items discussed.

Within the framework of the Authority, a pilotage resource advisory committee has been established, and has proved an excellent source for effective understanding and communication.

PILOTAGE RISK-BASED METHODOLOGY

The Pilotage Risk Management Methodology (PRMM), developed and endorsed by Transport Canada continues to be used in an effective manner. The risk-based assessment of vessel size limits and types of vessels subject to compulsory pilotage was concluded during 2004, and amendments to the Authority's regulations proposed. These proposed regulations were subject to a ministerial review after objections were received. The review was completed in 2005. The Minister provided direction to the Authority as a result of the review, and the Authority is acting upon the Minister's recommendation.

The Authority continues to monitor all compulsory and non-compulsory areas to determine any change in factors and circumstances. In the event of such change, the Authority, in consultation with interested parties, will re-examine the situation, using the aforementioned methodology. During 2005, the Authority received, and is evaluating, the facilitator's report with respect to a PRMM of the water approaches to the Voisey's Bay area in Labrador. Late in 2005, the Authority appointed a facilitator to conduct a PRMM of the St. Croix River and Port of Bayside in New Brunswick, areas which do not currently have compulsory pilotage. This assessment is expected to be completed in 2006. Other areas are currently being monitored to determine whether they will also require a risk assessment.

STRUCTURED METHODOLOGY FOR HANDLING COMPLAINTS

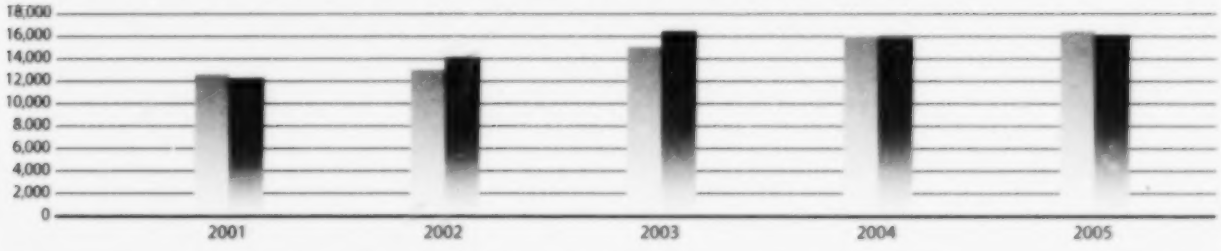
The development of a non-compliance form by the Authority has proven to be effective as a structured method for handling complaints. The mechanism is designed to be as user-friendly as possible, and the goal of the Authority is to ensure that timely feedback is provided to the complainant. During 2005, the Authority received a total of 56 non-compliance forms for the 11,690 assignments performed. The most common reason for a complaint to be submitted was due to a delay in an assignment. In many cases, the delay is caused by other factors beyond the control of the Authority, such as weather or delays caused by other port services. Upon investigation, it was determined that only 21 of the 56 complaints were caused by factors over which the Authority had control.

Status of Other Ministerial Recommendations

RECOMMENDATION	STATUS
The Authority must begin to report in its annual report on the pool of qualified pilot candidates.	*Because of the distances between pilotage areas no general pool of qualified candidates exists from which the Authority can draw. Pilot candidates that are hired must meet specific criteria for the applicable pilotage area.*
The Authority is to develop and implement a fair and reasonable system for assessing pilots' competence and quality of service. This assessment process will have to take place regularly and not less than every five years.	*An assessment of the currency of pilots' certification and training has been developed.*
A system should be developed by all interested parties for the early release of practical information with respect to safety incidents.	*Our reporting of shipping incidents in this report has been enhanced to provide a detailed understanding of the types of minor incidents. Further consultation with industry and pilot representatives is required to fulfill this recommendation.*

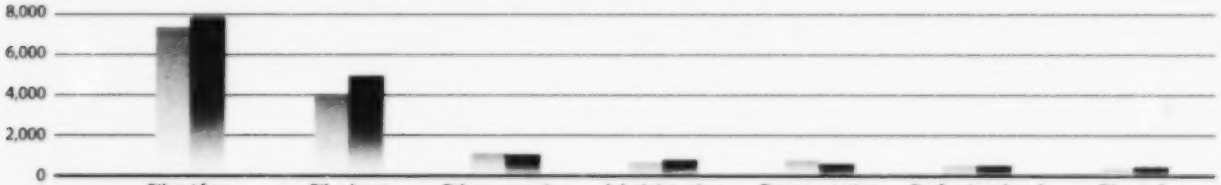
2005 in Review

Comparison of Budgeted and Actual Revenue 2001-2005, in thousands of dollars



	2001	2002	2003	2004	2005
Budget	12,573	13,045	14,950	16,131	16,244
Actual	12,338	14,241	16,438	15,988	16,172

Comparison of Budgeted and Actual Expenses 2005, in thousands of dollars



	Pilots' fees, salaries & benefits	Pilot boat operating costs	Other operating costs	Administration salaries	Transportation and travel	Professional and special services	Dispatch operations
Budget	7,574	4,068	1,211	823	720	489	381
Actual	7,885	5,090	1,144	857	635	479	394

The Authority had a net loss of 1.9% of total revenues for 2005. This was less than the budgeted rate of return of 6.0% of total revenues, and less than the 2004 return of 2.7%.

Budgets are established during the development of the Authority's Corporate Plan, and are based on a forecast of vessel traffic for the year. For 2005, our actual revenue was within one-half of 1% of the budgeted revenue. The top chart indicates the budgeted and actual revenue for each of the last five years.

The Authority's overall expenditures for 2005 were 8.0% higher than budgeted. However, the largest variation was in the area of pilot boat costs, which were 25.1% over budget. This budget variance was caused by several factors, including increased fuel costs, repair and maintenance costs, contracted pilot boat fees, and crew salary expenses. When pilot boat operating costs are excluded, the total of the other expenditures were 1.75% over budget for 2005.

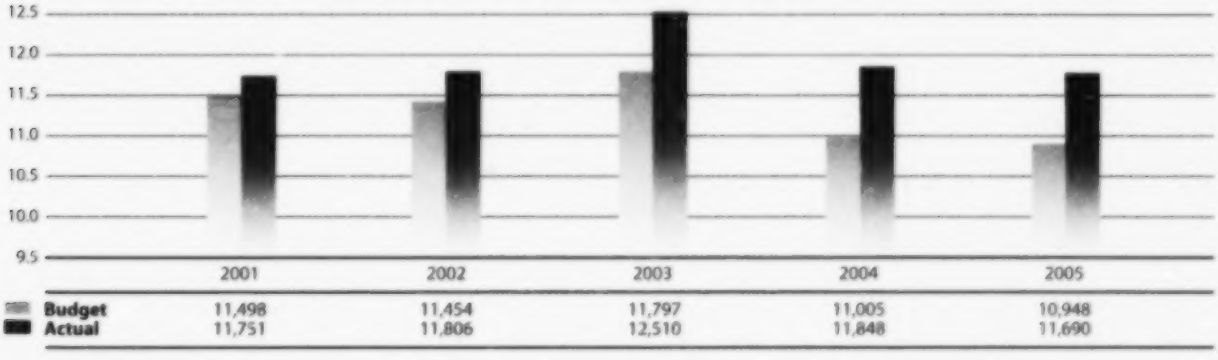
The lower chart indicates the budgeted expenditures against the actual expenditures for 2005.

The Authority had a capital budget of $2.87 million for 2005. The largest capital investment was intended to be for the construction of a new pilot boat. The design of the new boat was completed in 2005, and construction will begin in early 2006. During 2005, the Authority had the opportunity to acquire a used pilot boat, and has deployed this boat in Saint John, NB. This boat, renamed the *Fundy Pilot*, is expected to provide many years of service for the Authority.

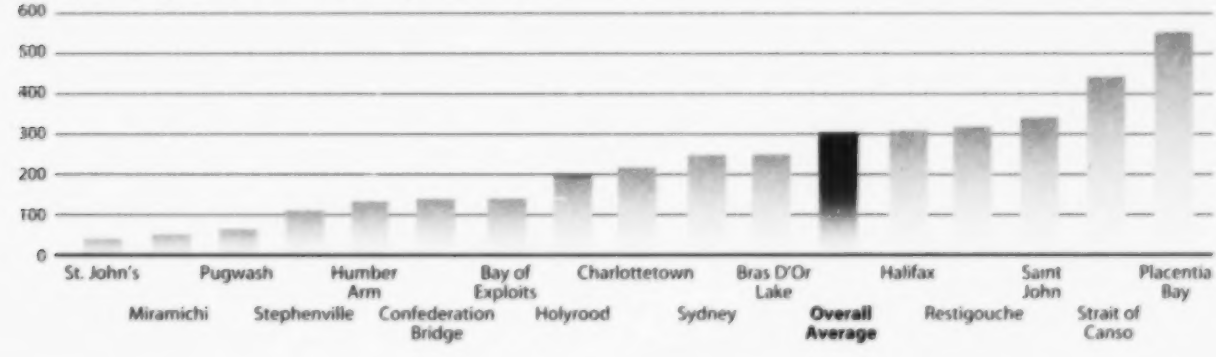
The *Fundy Pilot* at its berth in Saint John, NB.

106-04608/

Budgeted and Actual Pilotage Assignments 2001-2005, in thousands



Average Pilotage Units in Compulsory Areas 2005



The capital expenditure budget and the actual expenditures are indicated in the following chart.

Budgeted and Actual Capital Expenditures 2005, in thousands of dollars

	Budget	Actual
Pilot boat construction or purchase	2,500	1,064
Pilot boat refit and equipment	150	64
Computer software	100	31
Computer and communications hardware	100	15
Acquisition of wharves	50	—
Leasehold improvements	20	—

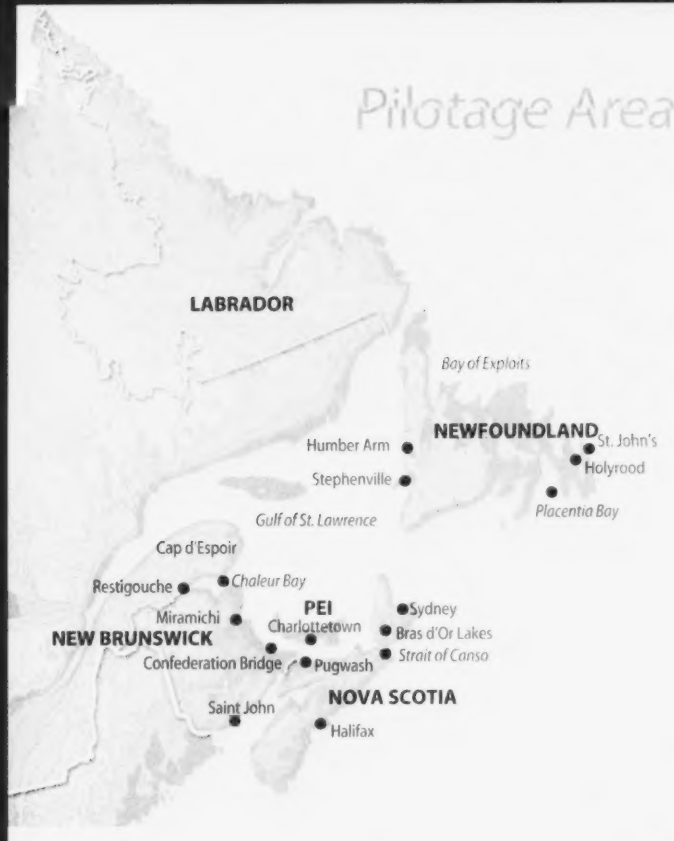
The Authority had 11,690 pilotage assignments during the year, which was 6.8% over budget. The actual number of assignments declined from 2004 by 1.4%.

As in 2004, Placentia Bay produced the highest revenues of any port in 2005, contributing 27.4% of the total revenue. Halifax remained the second largest revenue producer with 25.0%, and was the port with the most pilotage assignments. Canso had a significant increase in activity, and is now the third largest revenue contributor at 14.6%, while Saint John contributed 13.3%. For comparison purposes, in 2004, Placentia Bay had 29.6%, Halifax had 25.30%, Saint John contributed 13.3%, and Canso had 11.7% of the total revenue.

Most of the Authority's tariff charges for pilotage services are composed of two components. There is a basic (or fixed) charge for the port that is levied for each ship, and there is a unit (or variable) charge that is based on a calculation of the size of the vessel. This calculation uses certain ship dimensions and the resulting product is known as the number of pilotage units in a vessel. The average ship size, expressed in terms of the pilotage units, may vary greatly from port to port. The above graph indicates the variation within compulsory ports, and the overall average size of vessels in 2005 for the Authority as a whole.

During 2005, the Authority implemented tariff increases within five of the sixteen compulsory pilotage areas. The increases ranged between 4% and 8% in individual ports, and the overall impact was a 1.55% increase in tariffs for the Authority as a whole. The remaining eleven compulsory ports did not have tariff increases. The Authority strives to provide an efficient, professional pilotage service at the lowest cost for the customer, while avoiding cross-subsidization among ports.

Pilotage Areas, Pilots and Assignments



PILOTAGE AREAS

There are 16 compulsory pilotage areas and many non-compulsory areas throughout the Atlantic region. The criteria for determining which ports should become compulsory are: degree of difficulty and hazard in the approaches and within the port itself; amount of vessel movement and maneuverability and the size of those vessels; design of wharves, slips, and actual space available for maneuvering; nature of cargo carried on board, (e.g. oil, gas, explosives, hazardous materials); environmental concerns and the preservation of the ecosystem.

AREAS OF OPERATION

The *Pilotage Act* defines the Authority's pilotage region as all Canadian waters in and around the provinces of Nova Scotia, Prince Edward Island, New Brunswick, Newfoundland and Labrador including the waters of Chaleur Bay in the Province of Quebec, south of Cap d'Espoir.

COMPULSORY PILOTAGE AREAS

New Brunswick	Saint John, Miramichi, Restigouche
Newfoundland and Labrador	Bay of Exploits, Holyrood, Placentia Bay, Stephenville, Humber Arm, St. John's
Nova Scotia	Bras d'Or Lakes, Halifax, Pugwash, Strait of Canso, Sydney
Prince Edward Island	Charlottetown, Confederation Bridge

NON-COMPULSORY PILOTAGE AREAS

The Atlantic Pilotage Authority provides pilotage service on request to areas where pilotage is not mandatory.

Some of these ports are:

New Brunswick	Bathurst, Caraquet, Belledune
Newfoundland and Labrador	Port aux Basques, Argentia, Clarenville, Marystown, Long Pond
Nova Scotia	Pictou, Sheet Harbour, Liverpool, Shelburne, Bridgewater
Prince Edward Island	Georgetown, Souris, Summerside
Quebec	Chandler

PILOTS

The Atlantic Pilotage Authority employs professional pilots who are competent in all aspects of ship handling. They have a thorough understanding of the effects of wind, current and tidal influences. This is reflected in the expertise they demonstrate navigating and handling all sizes of vessels in proximity to land and within narrow channels and harbours. The value of a pilot is realized when they judge an approach correctly, anticipate accurately and react effectively. The professional abilities of pilots are integrated with navigational systems, both visual and electronic, and the support of information services. Such resources enable the Atlantic Pilotage Authority to provide a safe and efficient service to all vessels plying the waters of the Atlantic region.

Pilotage Areas, Pilots and Assignments

PILOTAGE AREAS

There are 16 compulsory pilotage areas and many non-compulsory areas throughout the Atlantic region. The criteria for determining which ports should become compulsory are: degree of difficulty and hazard in the approaches and within the port itself; amount of vessel movement and maneuverability and the size of those vessels; design of wharves, slips, and actual space available for maneuvering; nature of cargo carried on board, (e.g. oil, gas, explosives, hazardous materials); environmental concerns and the preservation of the ecosystem.

AREAS OF OPERATION

The *Pilotage Act* defines the Authority's pilotage region as all Canadian waters in and around the provinces of Nova Scotia, Prince Edward Island, New Brunswick, Newfoundland and Labrador including the waters of Chaleur Bay in the Province of Quebec, south of Cap d'Espoir.

COMPULSORY PILOTAGE AREAS

New Brunswick	Saint John, Miramichi, Restigouche
Newfoundland and Labrador	Bay of Exploits, Holyrood, Placentia Bay, Stephenville, Humber Arm, St. John's
Nova Scotia	Bras d'Or Lakes, Halifax, Pugwash, Strait of Canso, Sydney
Prince Edward Island	Charlottetown, Confederation Bridge

NON-COMPULSORY PILOTAGE AREAS

The Atlantic Pilotage Authority provides pilotage service on request to areas where pilotage is not mandatory.
Some of these ports are:

New Brunswick	Bathurst, Caraquet, Belledune
Newfoundland and Labrador	Port aux Basques, Argentia, Clarenville, Marystown, Long Pond
Nova Scotia	Pictou, Sheet Harbour, Liverpool, Shelburne, Bridgewater
Prince Edward Island	Georgetown, Souris, Summerside
Quebec	Chandler

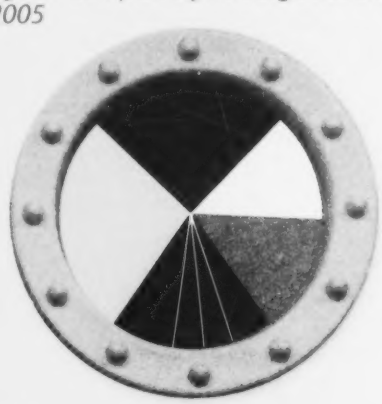
PILOTS

The Atlantic Pilotage Authority employs professional pilots who are competent in all aspects of ship handling. They have a thorough understanding of the effects of wind, current and tidal influences. This is reflected in the expertise they demonstrate navigating and handling all sizes of vessels in proximity to land and within narrow channels and harbours. The value of a pilot is realized when they judge an approach correctly, anticipate accurately and react effectively. The professional abilities of pilots are integrated with navigational systems, both visual and electronic, and the support of information services. Such resources enable the Atlantic Pilotage Authority to provide a safe and efficient service to all vessels plying the waters of the Atlantic region.

PILOTAGE ASSIGNMENTS

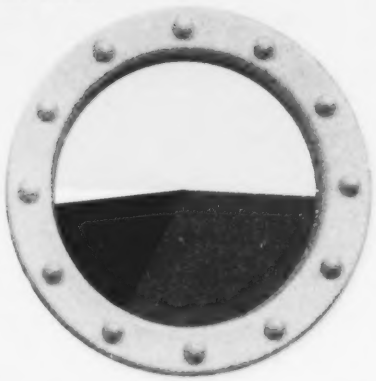
	2005	2004	2003
COMPULSORY AREAS			
NEW BRUNSWICK			
Saint John	1,623	1,555	1,798
Miramichi	9	24	9
Restigouche	92	105	101
NEWFOUNDLAND AND LABRADOR			
St. John's	1,584	1,592	1,649
Holyrood	80	97	94
Placentia Bay	1,283	1,391	1,382
Humber Arm	347	303	304
Stephenville	155	176	177
Bay of Exploits	119	117	145
NOVA SCOTIA			
Halifax	3,759	4,090	4,409
Strait of Canso	1,257	1,004	1,051
Sydney	359	378	308
Bras d'Or	90	90	111
Pugwash	127	95	75
PRINCE EDWARD ISLAND			
Charlottetown	163	142	145
Confederation Bridge	114	104	90
NON-COMPULSORY AREAS	529	585	662
Total	11,690	11,848	12,510

Percentage of Compulsory Pilotage Revenue by Port 2005



- Placentia Bay 27.4%
- Halifax 25.0%
- Saint John 13.3%
- Canso 14.6%
- Other 19.7%
  - *St. John's* 5.4%
  - *Sydney* 3.2%
  - *Humber Arm* 2.9%
  - *Other Compulsory* 8.2%

Percentage of Pilotage Assignments by Province 2005



- Nova Scotia 50.1%
- Newfoundland and Labrador 32.0%
- New Brunswick 15.4%
- Prince Edward Island 2.5%

2005 SHIPPING INCIDENTS

Shipping incidents that were reported during 2005 are outlined below:

Type of Incident	2005	2004
Contact with port equipment	1	4
Contact with wharf	2	4
Contact with ship	1	0
Contact with buoy	2	0
Ice damage	0	1
Year end total	6	9

The Authority endeavours to provide a safe and efficient pilotage service in the Atlantic region.

In 2005, the number of occurrences declined from 2004, and all incidents were of a minor nature.

The total number of occurrences indicates 99.95% of the 11,690 pilotage assignments were incident-free.

Comparative Review of Financial and Statistical Data

	2005	2004	2003
FINANCIAL DATA (000's)			
Total Revenue	**$ 16,172**	$ 15,988	$ 16,438
Operating Expenses			
Salaries, Fees and Benefits	**10,136**	9,704	9,784
Pilot Boats	**4,391**	3,761	3,532
Other	**1,957**	2,097	2,147
Total Operating Expenses	**16,484**	15,562	15,463
Net (Loss) Profit	**$ (312)**	$ 426	$ 975
Revenue – Compulsory Areas			
Nova Scotia	**$ 6,808**	$ 6,318	$ 6,346
	43%	40%	40%
Newfoundland and Labrador	**5,908**	6,131	6,274
	37%	39%	39%
New Brunswick	**2,281**	2,303	2,230
	14%	15%	14%
Prince Edward Island	**311**	304	263
	2%	2%	2%
Revenue – Non-Compulsory Areas	**693**	710	835
	4%	4%	5%
Total Pilotage Revenue	**$ 16,001**	$ 15,766	$ 15,948
STATISTICAL			
Pilotage Units*	**3,578,866**	3,550,467	3,613,573
Pilotage Assignments	**11,690**	11,848	12,510
Average Number of Units per Assignment	**306**	300	289
Incidents**	**6**	9	8
% of Incident-Free Assignments	**99.95%**	99.92%	99.94%
Number of Personnel*			
Employee Pilots	**44**	43	43
Contract Pilots	**10**	11	13
Pilot Boat	**13**	13	13
Officers and Administrative	**10**	10	8
Dispatch	**6**	6	6

* Pilotage unit means a measurement of the size of the ship, and includes these dimensions: the length, breadth and moulded depth of a ship.
** Compilation of all maritime incident reports with or without damage.
***Full-time (or equivalent) personnel on strength as at December 31 of each year.

Management's Responsibility for Financial Reporting

The accompanying financial statements have been prepared by the Authority's management in accordance with Canadian generally accepted accounting principles consistently applied, using management's best estimates and judgements, where appropriate. Management is responsible for the integrity and objectivity of the information in the financial statements and annual report.

Management is also responsible for developing and maintaining a system of internal control which is designed to provide reasonable assurance that assets are safeguarded and controlled, transactions comply with relevant authorities and accounting systems provide timely, accurate financial information.

The Authority's management is responsible for conducting its affairs in compliance with the *Pilotage Act* and regulations, Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, and the by-laws of the Authority.

The Members of the Authority are responsible for ensuring that management fulfils its responsibilities for financial reporting and internal control. These responsibilities are delegated to the Audit Committee. The Audit Committee meets with management and the auditors to satisfy itself that responsibilities are properly discharged and to review the financial statements. The financial statements and annual report are reviewed and approved by the Members of the Authority on the recommendation of the Audit Committee.

The Auditor General of Canada conducts an independent audit of the transactions and financial statements of the Authority in accordance with Canadian generally accepted auditing standards, and expresses her opinion on the financial statements. She has full and free access to the Audit Committee of the Authority, and her report follows.

R.A. McGuinness
Chief Executive Officer

P. MacArthur, CMA
Chief Financial Officer

Halifax, Canada
February 17, 2006

Auditor General of Canada
Vérificatrice générale du Canada

Auditor's Report

To the Minister of Transport, Infrastructure and Communities

I have audited the balance sheet of Atlantic Pilotage Authority as at December 31, 2005 and the statements of operations and retained earnings and cash flows for the year then ended. These statements are the responsibility of the Authority's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Authority as at December 31, 2005 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, I report that, in my opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Pilotage Act* and regulations, and the by-laws of the Authority.

John O'Brien, CA
Principal
for the Auditor General of Canada

Halifax, Canada
February 17, 2006

Balance Sheet

As at December 31, 2005

in thousands	2005	2004
ASSETS		
Current		
Cash and cash equivalents (Note 4)	$ 1,054	$ 1,677
Accounts receivable, net (Note 4)	2,145	2,136
Prepaid expenses	48	37
	3,247	3,850
Long-term		
Investments (Note 4)	384	1,055
Segregated investments (Note 4)	887	887
Property and equipment, net (Note 5)	3,692	2,840
	4,963	4,782
	$ 8,210	$ 8,632
LIABILITIES		
Current		
Accounts payable and accrued liabilities (Note 4)	$ 1,573	$ 1,719
Accrued obligation for employee severance benefits (Note 6)	—	62
	1,573	1,781
Long-term		
Accrued obligation for employee severance benefits (Note 6)	925	827
	2,498	2,608
EQUITY OF CANADA		
Contributed capital	2,305	2,305
Retained earnings	3,407	3,719
	5,712	6,024
	$ 8,210	$ 8,632

Commitments (Note 10)

See accompanying notes to financial statements.

Approved by the Members of the Authority:

Member

Member

Statement of Operations and Retained Earnings

For the year ended December 31, 2005

in thousands	2005	2004
REVENUES		
Pilotage charges	$ 16,001	$ 15,766
Other income	171	222
	16,172	15,988
EXPENSES		
Pilots' fees, salaries and benefits	7,885	7,642
Pilot boats, operating costs	5,090	4,448
Staff salaries and benefits	1,300	1,192
Transportation and travel	635	703
Professional and special services	479	545
Amortization	322	266
Utilities, materials and supplies	257	330
Training	213	108
Rentals	181	178
Communications	122	150
	16,484	15,562
Net (loss) income for the year	(312)	426
Retained earnings, beginning of the year	3,719	3,293
Retained earnings, end of the year	$ 3,407	$ 3,719

See accompanying notes to financial statements.

Statement of Cash Flows

For the year ended December 31, 2005

in thousands	2005	2004
OPERATING ACTIVITIES		
Cash receipts from customers	$ 15,957	$ 15,731
Cash paid to employees and suppliers	(16,198)	(14,307)
Other income received	206	217
Employee severance payments	(85)	(114)
Cash flows (used in) from operating activities	(120)	1,527
INVESTING ACTIVITIES		
Purchase of investments	(1,459)	(795)
Proceeds from sale of investments	2,130	461
Additions to property and equpment	(1,174)	(260)
Cash flows used in investing activities	(503)	(594)
(Decrease) increase in cash and cash equivalents	(623)	933
Cash and cash equivalents, beginning of year (Note 4)	1,677	744
Cash and cash equivalents, end of year (Note 4)	$ 1,054	$ 1,677

See accompanying notes to financial statements.

Notes to the Financial Statements

December 31, 2005
(in thousands of dollars)

1. OBJECTIVES AND ACTIVITIES

The Atlantic Pilotage Authority (the Authority) was established in 1972 pursuant to the *Pilotage Act*. The objects of the Authority are to establish, operate, maintain, and administer a safe and efficient pilotage service within designated Canadian waters. The Act provides that pilotage tariffs shall be fair, reasonable, and sufficient, to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis. Under the *Pilotage Act*, no payment to the Authority may be made under an appropriation by Parliament to discharge an obligation or liability.

The Authority is a Crown corporation listed in Schedule III, Part I of the *Financial Administration Act* and is not subject to the provisions of the *Income Tax Act*.

2. REGULATION OF PILOTAGE CHARGES

The approval process for setting tariffs for pilotage charges is set out in the *Pilotage Act*. The Authority, with the approval of the Governor in Council, makes regulations prescribing tariffs. The Authority must publish proposed tariffs in the *Canada Gazette* and any interested party who has reason to believe that a proposed tariff is prejudicial to the public interest may file a notice of objection, setting out the grounds therefor, with the Canadian Transportation Agency (CTA) within thirty days following publication of the proposed tariff.

The CTA must investigate the proposed pilotage charge set out in the notice of objection. Once its investigation is complete, the CTA must make a recommendation within 120 days following the receipt of the notice of objection, and the Authority must govern itself accordingly.

The tariffs may come into force 30 days after publication in the *Canada Gazette*. However, where the CTA recommends a pilotage charge that is lower than that prescribed by the Authority, the Authority is required to reimburse the difference between this charge and the charge recommended by the CTA, with interest, to any person who has paid the prescribed charge. The Governor in Council may vary or rescind a recommendation of the CTA.

3. SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES

These financial statements have been prepared by management in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. The significant accounting policies are as follows:

(a) Cash equivalents

Cash equivalents represent short-term, highly liquid investments. Cash equivalents are recorded at cost.

(b) Investments and segregated investments

Investments are recorded at cost. A write down of investments to market value is recorded for other than a temporary decline in their underlying value. Market value is based on the quoted price of the investments at year-end.

(c) Property and equipment

Property and equipment are recorded at cost. The cost of pilot boats under construction includes design, material and direct labour. Amounts included in pilot boats under construction are transferred to the pilot boat classification upon completion, and are then amortized. Amortization of property and equipment is calculated on a straight-line basis and is based on the estimated useful life of the assets as follows:

Pilot boats	10 to 25 years
Furniture and equipment	5 to 10 years
Leasehold improvements	10 years

(d) Employee severance benefits

Employees are entitled to specified benefits on termination as provided for under collective agreements and conditions of employment. The Authority recognizes the cost of the future severance benefits over the periods in which the employees render services and the liability for these benefits is recorded in the accounts as the benefits accrue to employees. Management determined the accrued obligation for severance benefits using a method based upon assumptions and its best estimates. The accrued obligation is based on the assumption that all employees will not voluntarily leave the Authority before having completed ten years of service. Changes to these estimates are charged or credited to the Statement of Operations in the period they are reassessed. These benefits represent the only obligation of the Authority that entails settlement by future payment.

(e) Contributed capital

Contributed capital consists of the estimated historical cost of capital assets obtained from Canada when the Authority was established and the capital assets financed from parliamentary appropriations.

(f) Pension plan

All employees are covered by the Public Service Pension Plan administered by the Government of Canada. Contributions to the Plan are required from both the employee and the Authority. The Authority's contribution to the plan reflects the full cost of the employer contributions. This amount is based on a multiple of the employee's required contributions and may change from time to time depending on the experience of the plan. These contributions represent the total pension obligations of the Authority. Contributions with respect to current service are expensed in the current period (see note 8). Contributions with respect to past service benefits are expensed when paid. The Authority is not required to make contributions with respect to actuarial deficiencies of the Public Service Pension Plan.

(g) Measurement uncertainty

The preparation of financial statements requires management to make estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets and liabilities at the date of the financial statements and the reported amounts of revenue and expenses during the reporting periods. Actual results could differ from those estimates.

4. FINANCIAL INSTRUMENTS

In accordance with the *Pilotage Act*, the Authority is only permitted to invest in Government of Canada Treasury bills and government guaranteed bonds. Investments are at fixed rates of interest until maturity. The Authority's investments are not considered to have any significant exposure to credit risk.

	2005		2004	
	Carrying Value	Yield (%)	Carrying Value	Yield (%)
Cash	$ 336		$ 1,677	
Maturing within 3 months:				
Government of Canada Treasury bills	595	2.54	—	
Provincial bonds	123	4.72	—	
Total cash and cash equivalents	$ 1,054		$ 1,677	
Maturing within 3 years:				
Government of Canada Treasury bills	$ —		$ 256	2.07
Government of Canada bonds	560	3.33 - 4.71	486	3.33 - 4.95
Provincial bonds	369	3.05 - 5.02	582	2.42 - 5.02
	929		1,324	
Maturing beyond 3 years:				
Government of Canada bonds	—		240	3.90
Provincial bonds	342	3.44 - 4.21	378	3.95 - 4.22
	342		618	
Total investments and segregated investments	$ 1,271		$ 1,942	

Segregated investments represent one fund established for capital asset replacement and the funding of employee severance benefits. The level in the fund is based upon the cash provided by operating activities in the previous year. There were no additions to or withdrawals from segregated investments in 2005 (2004 – nil).

The carrying value of investments approximates their fair value.

Accounts receivable and accounts payable are incurred in the normal course of business. Both are due on demand. The carrying value of these financial instruments approximates fair values because of their short maturity. There is no significant credit risk with accounts receivable as the *Pilotage Act* stipulates that the owner, master, and agent of a ship are jointly and severally liable for pilotage charges, and the Act provides a mechanism to withhold customs clearance if pilotage charges are unpaid.

5. PROPERTY AND EQUIPMENT

	2005			2004		
	Cost	Accumulated Amortization	Net	Cost	Accumulated Amortization	Net
Land	$ 1	$ —	$ 1	$ 1	$ —	$ 1
Pilot boats	5,972	2,968	3,004	5,255	2,716	2,539
Pilot boats under construction	411	—	411	—	—	—
Furniture and equipment	832	636	196	1,216	1,016	200
Leasehold improvements	202	122	80	202	102	100
	$ 7,418	$ 3,726	$ 3,692	$ 6,674	$ 3,834	$ 2,840

6. EMPLOYEE SEVERANCE BENEFITS

The Authority provides severance benefits to its employees based on years of service and final salary. This benefit plan is unfunded and thus has no assets, resulting in a plan deficit equal to the accrued obligation. Information about the plan, measured at December 31, is as follows:

	2005	2004
Accrued obligation for employee severance benefits, beginning of year	$ 889	$ 867
Cost for the year	121	136
Benefits paid during the year	(85)	(114)
Accrued obligation for employee severance benefits, end of year	$ 925	$ 889
Cuurent portion	$ —	$ 62
Long-term portion	925	827
	$ 925	$ 889

7. OPERATING CREDIT FACILITY

The Authority has an operating credit facility of up to $1,000 available at an interest rate not to exceed the prime lending rate. No amount had been drawn down on the credit facility at December 31, 2005 (2004 – nil). The credit facility is available to the Authority as required and has no renewal date or fixed term.

8. PENSION PLAN

The Authority is required to contribute to the Public Service Pension Plan on a ratio of 2.14 to 1 of employee contributions (2004 – 2.14 to 1) to a defined salary threshold. On the portion of salaries above the defined threshold, the Authority is required to contribute on a ratio of 8.9 to 1 of employee contributions (2004 – 7.9 to 1). This pension plan provides benefits based on years of service and average earnings at retirement. The benefits are fully indexed to the increase in the Consumer Price Index.

Contributions to the Public Service Pension Plan consisted of:

	2005	2004
Contributions by the Authority	$ 692	$ 705
Contributions by employees	$ 322	$ 310

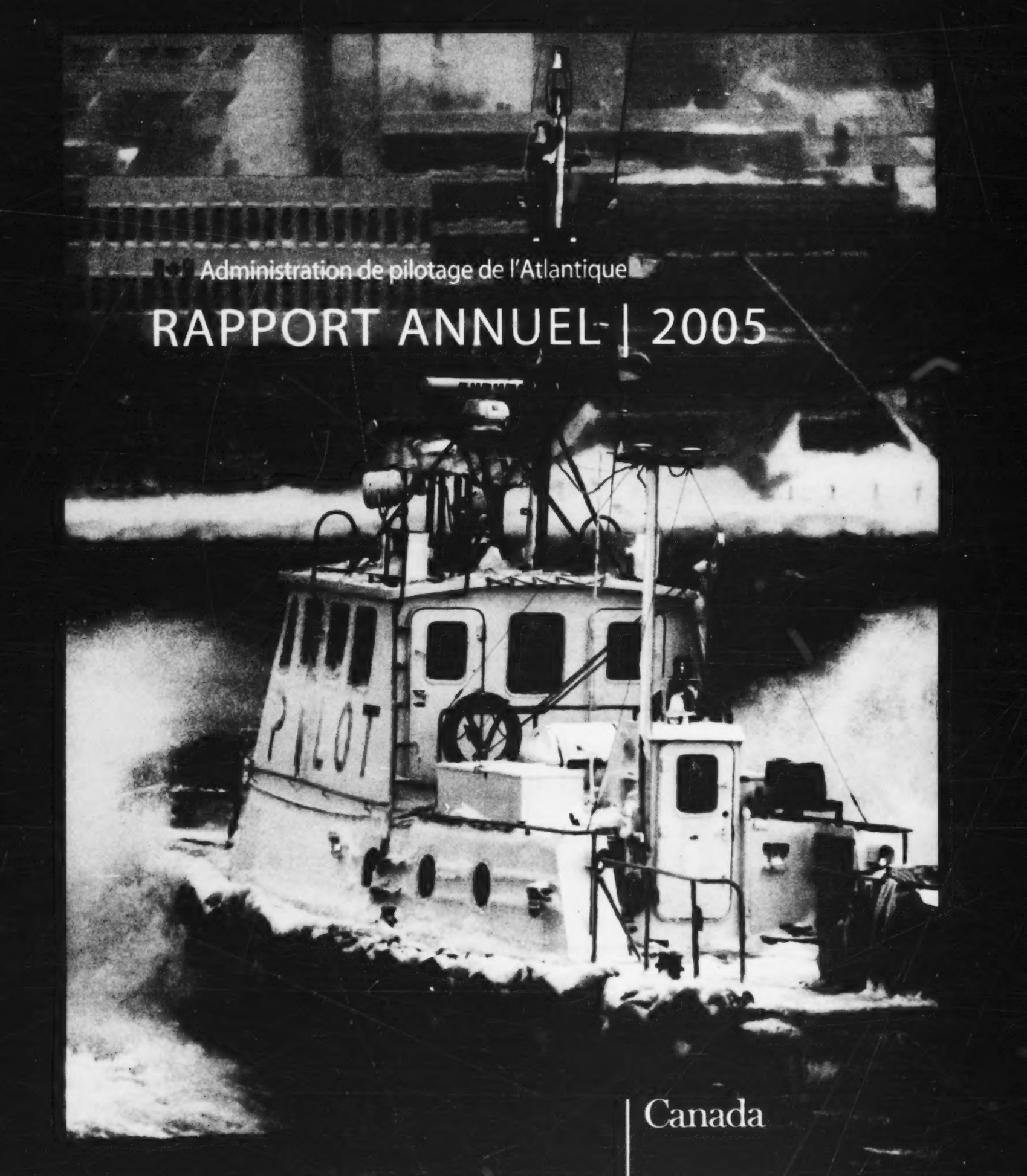
9. RELATED PARTY TRANSACTIONS

The Authority is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments, agencies and Crown corporations. The Authority enters into transactions with these entities in the normal course of business, under the same terms and conditions that apply to unrelated parties. These transactions are not of significance, and do not have a material effect on these statements.

10. COMMITMENTS

The Authority has entered into contracts for pilot boat services, office rentals, and wharfage rentals requiring the following minimum annual payments:

2006	$ 1,247
2007	77
2008	50
2009	48
2010	16
	$ 1,438



Administration de pilotage de l'Atlantique

RAPPORT ANNUEL | 2005

Canada

Régie de la société

L'Administration de pilotage de l'Atlantique respecte les *Lignes directrices sur la régie des sociétés d'État et autres entreprises publiques*. Grâce au présent examen, le Conseil d'administration de l'Administration de pilotage de l'Atlantique a établi un processus et une structure efficaces qui lui permettront de superviser la direction et la gestion de l'APA et à cette dernière de remplir son mandat. Les politiques régissant l'administration de l'APA, les relations avec la direction et le fonctionnement du Conseil d'administration font l'objet d'une révision constante et, au besoin, des changements y sont apportés.

La *Loi maritime du Canada* prévoit la nomination d'un président à temps partiel et d'un directeur général à temps plein. Le directeur général est responsable devant le Conseil d'administration et, de par son rôle, il voit à l'application des normes établies et des connaissances nécessaires, et à l'accomplissement des tâches administratives quotidiennes requises. Une telle direction est conforme à la régie des sociétés.

La composition actuelle du Conseil – soit un président, deux pilotes, deux représentants de l'industrie du transport maritime et deux représentants du secteur public –, assure une excellente représentation reposant sur les connaissances, la perspective du transport maritime et une grande expérience des affaires. Le Conseil de l'Administration est responsable de ses décisions devant le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Le Gouverneur en conseil en nomme les membres qui répondent de leur gestion au gouvernement du Canada et au grand public. En vue de la nomination des deux représentants de l'industrie du transport maritime, des noms sont sollicités auprès de l'Association des armateurs canadiens et de la Fédération maritime du Canada ; les noms sont ensuite présentés au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités pour sa considération.

L'Administration appuie sans réserve la composition du Conseil d'administration, de l'équipe de gestion et de son personnel. Grâce à un système aussi efficace, elle est d'avis qu'elle remplit son mandat et qu'elle répond aux exigences propres à une bonne régie des sociétés.

Conception : Couleur. Photographie : Prisma Productions, Mike Durning. Impression : Transcontinental

Table des matières

Lettre de la Présidente et du Directeur général 1
Conseil d'administration et Équipe de gestion 2
Mandat, mission et vision 2
Pleins feux sur le Cap-Breton 3
Suivi sur l'orientation stratégique 3
Examen ministériel des questions de pilotage demeurées en suspens 5
Revue de l'année 2005 6
Pilotes, zones de pilotage et affectations de pilotage 8
Examen comparatif 10
Responsabilité de la direction à l'égard de la communication de l'information financière 11
Rapport du vérificateur 12
États financiers 13

Siège social

Administration de pilotage de l'Atlantique
Tour Cogswell, pièce 910
2000, rue Barrington
Halifax (Nouvelle-Écosse)
B3J 3K1 Canada

tel. 902.426.2550
télec. 902.426.4004
www.atlanticpilotage.com

Le présent rapport est imprimé sur du papier fait à 100 % de fibres recyclées après consommation et il est imprimé avec le minimum de couleur dans le respect de l'environnement.

Lettre de la **Présidente** et du **Directeur général**

L'honorable Lawrence Cannon
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités
29e étage, Tour C
Place de Ville
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Monsieur le Ministre,

En application de l'article 150 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, nous avons l'honneur de vous soumettre le rapport annuel de l'Administration de pilotage de l'Atlantique pour 2005.

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA) continue à remplir son mandat qui est d'assurer un service de pilotage maritime sûr et efficace, tout en maintenant son autonomie financière. L'APA atteint ses objectifs par des consultations sur des questions opérationnelles et financières auprès des divers ports et groupes d'utilisateurs dans la région de l'Atlantique.

Les dépenses d'exploitation ont augmenté en 2005, dont celles liées aux bateaux-pilotes. L'augmentation du prix du carburant durant l'année a été un facteur qui a influencé les dépenses d'exploitation des bateaux-pilotes de l'Administration et de ceux des entrepreneurs à contrat. L'augmentation du coût des réparations associées à la flotte vieillissante des bateaux-pilotes de l'APA est devenue un autre facteur important en 2005. Compte tenu de recettes moins élevées que prévu dans certains ports, ces dépenses ont eu un impact sur les résultats financiers de l'Administration et ont entraîné de légères pertes nettes.

Au cours de l'année, l'Administration a terminé la conception d'un autre nouveau bateau-pilote pour la baie de Plaisance, à Terre-Neuve. Une fois la conception terminée, des chantiers maritimes qualifiés ont été invités à présenter des soumissions pour la construction du navire ; le contrat a été accordé au début de 2006 et le et le navire devrait entrer en service au printemps 2007.

L'utilisation de la Méthodologie de gestion des risques de pilotage (MGRP) continue à guider les modifications éventuelles au règlement de l'Administration.

Le résultat de l'enquête ministérielle concernant les limites de tonnage des navires assujettis au pilotage obligatoire a donné lieu à un certain nombre de recommandations qui ont toutes été acceptées par le Conseil d'administration. Une étude au moyen de la MGRP a été entamée en 2005 (rivière St. Croix/port de Bayside (N.-B.)) et le comité de la MGRP du Conseil d'administration est en train d'examiner un deuxième rapport préparé selon la MGRP (approches de Voisey's Bay (T.-N.-L.).

En 2005, les pilotes de l'Administration ont réalisé 11 690 affectations, 99,95 pour cent d'entre elles s'étant déroulées sans incident. Le service des effectations de l'Administration, service centralisé situé à Halifax, en Nouvelle-Écosse, a vu à la coordination et à l'affectation des pilotes de manière rentable et efficace sur le plan des opérations.

Outre le fait de veiller à l'orientation stratégique de l'Administration, ses administrateurs continuent à participer activement à l'instauration de bonnes pratiques de régie de la société et au maintien d'un programme actif de gestion et de contrôle des finances.

Nous avons encore une fois le plaisir d'annoncer que l'Administration de pilotage de l'Atlantique continue à offrir un service exemplaire, de la façon la plus sécuritaire et la plus économique possible, afin de satisfaire ses usagers tout en respectant les exigences de la *Loi sur le pilotage*.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre très haute considération.

Le directeur général,

Anthony McGuinness

La présidente,

Anne Soucie

Le Conseil d'administration

Mme Anne Soucie
Présidente
Edmundston (N.-B.)

M. Gerard Fitzpatrick, CA
Représentant du secteur public
Charlottetown (I.P.-É.)

Le capitaine Don Duffy
Représentant des pilotes
Public Landing (N.-B.)

M. Doug Tilley
Représentant du secteur public
St. John's (T.-N.-L.)

M. Jim Stoneman
Représentant de l'industrie du transport maritime
Halifax (N.-É.)

M. Yvon Dufour
Représentant de l'industrie du transport maritime
Dartmouth (N.-É.)

Le capitaine Terence Pittman
Représentant des pilotes
Sydney (N.-É.)

La Direction

Le capitaine R.A. McGuinness
Directeur général

P.L. MacArthur, CMA
Directeur des finances

Le capitaine P.T. Gates
Directeur des opérations

Mandat

L'Administration de pilotage de l'Atlantique a pour mandat d'établir, d'exploiter, de maintenir et de gérer, selon les impératifs de la sécurité, un service de pilotage efficace dans la région de l'Atlantique.

Mission

L'Administration de pilotage réalisera ce mandat en fournissant l'expertise, l'expérience et la technologie nécessaires pour répondre aux besoins de l'industrie. Elle se fait un devoir de maximiser l'utilisation de ses ressources et de ses atouts afin d'atteindre ses objectifs de façon sûre et respectueuse de l'environnement.

Énoncé de vision

Nous continuerons d'assurer un service de pilotage efficace dans la région de l'Atlantique.

Pour ce faire, l'Administration tirera le meilleur parti possible des occasions qui se présenteront, et ce, dans l'intérêt des divers ports et districts et des localités environnantes.

L'Équipe de gestion

Le capitaine P.T. Gates, directeur des opérations ; Tina Panopalis, administratrice, ressources humaines ; P.L. MacArthur, CMA, directeur des finances ; Nancy Gordon, directrice administrative ; le capitaine R.A. McGuinness, directeur général.

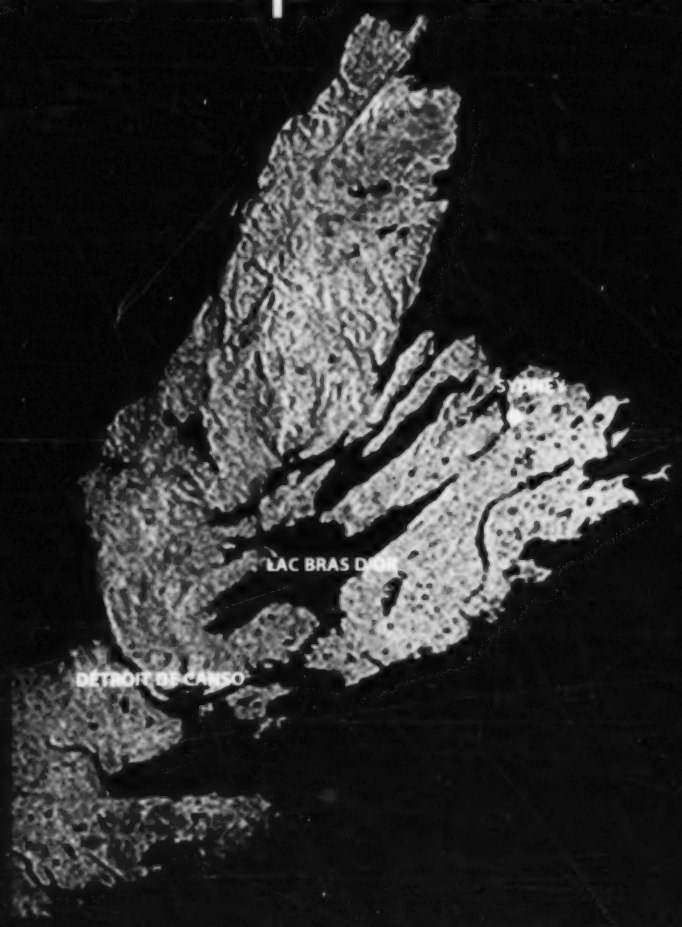
Pleins feux sur le Cap-Breton

Le district du Cap-Breton compte trois zones de pilotage obligatoire : le port de Sydney, le détroit de Canso et le lac Bras d'Or. Plusieurs grandes entreprises du district y transportent des produits comme le pétrole, le mazout, le charbon, le gypse, les granulats et le papier.

Dans le détroit de Canso, le plus grand expéditeur est l'installation de transbordement du pétrole de Statia Terminals. Certains des navires les plus gros au monde transportent du pétrole à cette installation. Parmi les autres expéditeurs importants dans la région du détroit, notons Stora Enso (papier), Georgia Pacific (gypse), Martin Marietta (granulats) et Emera (anciennement Nova Scotia Power) (charbon).

À Sydney, trois segments de l'industrie assurent l'essentiel de l'activité. Les paquebots de croisière sont devenus un pilier de l'activité en été et en automne, et on a aménagé un terminal pour les accueillir. Emera importe des quantités importantes de charbon pour la production d'électricité et l'Impériale y apporte des produits pétroliers raffinés.

La Little Narrows Gypsum Company exporte du gypse et cela représente la principale activité de transport maritime sur le lac Bras d'Or. À l'occasion, des petits navires de croisière effectuent une visite sur le lac et on y retrouve enfin des yachts privés.



Orientation stratégique

En 2003, le Conseil d'administration de l'APA a retenu six orientations stratégiques considérées comme des priorités pour la période de 2004 à 2008. L'Administration a fait des progrès dans chaque cas. En voici un résumé.

RÉGIE DE LA SOCIÉTÉ

- Formation sur la régie de la société à l'intention des membres du conseil et de l'équipe de direction.
- Les comités ont été beaucoup plus occupés, surtout ceux de la vérification, des bateaux-pilotes et des nominations.
- Approbation de politiques visant la déontologie et les communications de l'organisation. En 2005, on a revu et modifié le règlement interne, y compris les politiques et les procédures.

QUALITÉ DU SERVICE

- Rencontres fréquentes avec les intéressés pour déterminer le degré de satisfaction à l'endroit du service assuré.
- Examen des formulaires de non-conformité reçus des clients.
- Amélioration du service de bateau-pilote en 2005 avec l'acquisition d'un bateau-pilote moderne.
- Formation améliorée pour les équipages des bateaux-pilotes, les pilotes et d'autres employés.

AUTONOMIE FINANCIÈRE

- Examen constant des opérations pour déterminer si des économies peuvent être réalisées ailleurs avant d'augmenter les tarifs.
- Les ajustements tarifaires ne sont pas imposés dans toutes les zones; ils ne visent que les ports qui ne parviennent pas à l'autonomie financière.

PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

- Comité actif de santé et de sécurité au travail et formation connexe.
- Promotion de l'utilisation de la Méthodologie de gestion des risques de pilotage afin de réaliser l'analyse des risques dans les zones qui ont connu des changements.

TECHNOLOGIE

- Mise à niveau des logiciels financiers en 2005.
- Début de la mise à niveau du système de répartition, ce qui devrait être terminé en 2006.
- Prestation d'une formation spécialisée liée à la nouvelle technologie et partenariat avec d'autres membres de l'industrie pour élaborer une formation spécialisée.

RESSOURCES HUMAINES

- Plus grande importance accordée aux Ressources humaines grâce à la présence d'un employé à temps plein et du personnel de soutien nécessaire chargés de cette fonction.

Les pilotes du Cap-Breton doivent connaître à fond les caractéristiques de manœuvrabilité de toute une variété de navires qui fréquentent les trois zones de pilotage obligatoire. Chaque zone présente ses propres défis, que ce soit le chenal étroit qui mène au lac Bras d'Or, les manœuvres délicates des énormes paquebots dans le port de Sydney ou les déplacements des très gros transporteurs de brut (TGTB) au terminal de transbordement du détroit de Canso.

Dans le sens horaire à partir d'en haut, à gauche : Le paquebot *ms Amsterdam* à quai à Sydney. Le *CSL Atlas* en train d'être chargé à la Georgia Pacific dans le détroit de Canso ; en arrière-plan, on peut voir la papeterie de Stora Enso, la centrale électrique d'Emera et le dépôt de stockage de Statia Terminals. Le *Gypsum Centennial* de la Little Narrows Gypsum accosté au lac Bras d'Or. Un énorme violon accueille les visiteurs au pavillon des croisiéristes à Sydney. Des remorqueurs attendent une affectation près de Statia Terminals dans le détroit de Canso.

On dit du détroit de Canso qu'il est le port naturel le plus profond en Amérique du Nord avec une profondeur moyenne de 60 mètres et une profondeur limitée de 28 mètres. Cela permet d'y accueillir les plus grands navires qui existent aujourd'hui et c'est là une caractéristique importante pour attirer des projets comme celui du terminal de gaz naturel liquéfié à Bear Head.

Examen ministériel des questions de pilotage demeurées en suspens

En août 1998, le ministre des Transports a demandé à l'Office des transports du Canada (OTC) de réaliser un examen prospectif du système de pilotage maritime au Canada. L'impulsion derrière cet examen provient de l'article 53 de la *Loi sur le pilotage* qui prévoit que le Ministre doit effectuer un examen plus approfondi de certains aspects spécifiques du système de pilotage, dont l'examen avait été différé dans la *politique maritime nationale* de 1995.

L'OTC a reçu des soumissions écrites, convoqué deux réunions nationales et tenu des consultations régionales auprès des parties intéressées. Tous les secteurs de l'industrie du transport maritime étaient représentés lors de ces rencontres. L'Office a soumis son rapport final au Ministre le 1er septembre 1999.

L'examen de l'Office des transports du Canada comporte 21 recommandations auxquelles le ministère des Transports du Canada a donné son accord de principe. Vous trouverez des précisions sur les recommandations de l'Office des transports du Canada de même que les réponses ministérielles dans le Rapport au Parlement.

EXAMEN DES OPÉRATIONS ET CONSULTATIONS

Comme le stipule son mandat, l'Administration de pilotage maintient des lignes de communication ouvertes avec tous les intervenants de ses zones de compétence au Canada atlantique. Dans les ports où cela était possible, des comités portuaires locaux ont été mis sur pied afin d'ouvrir la voie à des tables rondes de discussion sur des questions de pilotage dans les ports. Tous les aspects des questions communes de pilotage sont discutés au sein de ces divers comités consultatifs, le but ultime de cette démarche étant un fonctionnement plus efficace et une réduction des frais. Les effectifs, les contrats de bateaux-pilotes, le remplacement des bateaux-pilotes actuels par des navires plus efficaces, la formation des pilotes, les améliorations administratives, les modifications aux règlements et la révision des tarifs ne sont que quelques-unes des questions qui y sont abordées.

Un comité consultatif sur les ressources en pilotage a été instauré dans le cadre des paramètres de l'Administration; le comité s'est révélé une excellente source en fait de compréhension et de communications.

MÉTHODOLOGIE DE GESTION DES RISQUES DE PILOTAGE

La Méthodologie de gestion des risques de pilotage, conçue et approuvée par Transports Canada, continue d'être utilisée de manière efficace. L'évaluation de la jauge et du type de navires assujettis au pilotage obligatoire, et ce en fonction du risque qu'ils posent, s'est terminée en 2004 et des modifications ont été proposées au règlement de l'Administration. Les modifications proposées ont fait l'objet d'un examen ministériel après que des objections ont été reçues. L'examen s'est terminé en 2005. Le ministre a fourni une orientation à l'Administration à la suite de l'examen et l'APA est en train de donner suite à la recommandation du ministre.

L'Administration continue à surveiller toutes les zones de pilotage obligatoire et facultatif pour déterminer les changements dans les facteurs et les circonstances des lieux. Si un tel changement survient, l'Administration, en consultation avec les parties intéressées, réexamine la situation au moyen de la méthodologie susmentionnée. En 2005, l'Administration a reçu le rapport du facilitateur concernant l'analyse selon la MGRP des approches dans le secteur de Voisey's Bay au Labrador, rapport qu'elle est en train d'étudier. Vers la fin de 2005, l'Administration a nommé un facilitateur pour mener une analyse selon la MGRP de la rivière St. Croix et du port de Bayside au Nouveau-Brunswick, secteurs qui ne font pas actuellement l'objet de pilotage obligatoire. L'évaluation devrait être terminée en 2006. D'autres zones font aussi l'objet d'une surveillance afin de déterminer s'il faudra y effectuer une évaluation du risque.

MÉTHODOLOGIE STRUCTURÉE POUR LE RÈGLEMENT DES PLAINTES

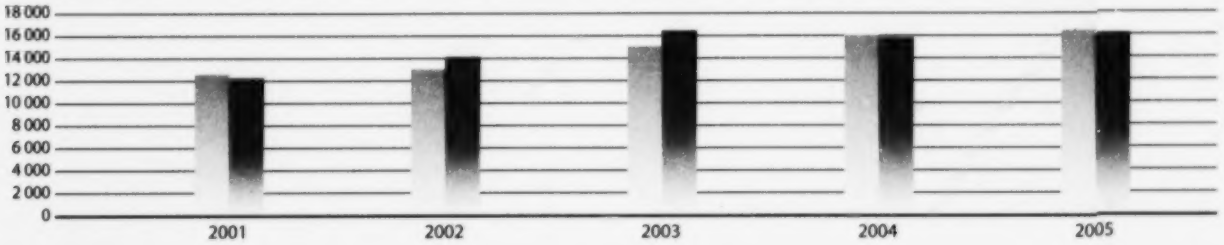
L'Administration a créé un formulaire de non-conformité qui s'est avéré efficace comme méthode structurée de traitement des plaintes. Ce mécanisme est conçu pour être le plus convivial possible et il a pour but d'assurer en temps opportun un suivi auprès du plaignant. En 2005, l'Administration a reçu en tout 56 formulaires de non-conformité pour les 11 690 affectations dont elle s'est occupée. Le retard était la raison la plus fréquente à l'origine d'une plainte. Dans bien des cas, le retard était causé par d'autres facteurs qui ne relevaient pas de l'Administration, comme le temps ou les retards enregistrés par d'autres services portuaires. Après enquête, on a déterminé que seulement 21 des 56 plaintes découlaient de facteurs qui étaient du ressort de l'Administration.

Le point sur les autres recommandations au Ministre

LA RECOMMANDATION	LE POINT SUR LA RECOMMANDATION
L'Administration doit commencer à faire rapport dans son Rapport annuel sur le bassin de candidats au brevet.	*Compte tenu des distances entre les zones de pilotage, il n'y a pas, de manière générale, de bassin de candidats à la disposition de l'Administration. Les candidats au brevet de pilotage sont embauchés uniquement s'ils répondent à des critères spécifiques en fonction de la zone de pilotage visée.*
L'Administration devra élaborer et appliquer un système juste et équitable pour évaluer les compétences d'un pilote et la qualité du service assuré. L'évaluation devra se faire régulièrement et au moins tous les cinq ans.	*Nous avons mis au point un système pour évaluer la validité de la certification et de la formation des pilotes.*
Toutes les parties visées devraient élaborer un système afin de diffuser rapidement des renseignements pratiques liés à des incidents de sécurité maritime.	*Dans le présent rapport, notre façon de rendre compte des incidents de navigation a été améliorée afin de permettre au lecteur de mieux comprendre les divers types d'incidents mineurs. Pour satisfaire à cette recommandation, il faudra obtenir d'autres conseils auprès des représentants de l'industrie et des pilotes.*

La revue de l'année 2005

Recettes prévues au budget et recettes réelles pour la période de 2001 à 2005 (en milliers de dollars)



	2001	2002	2003	2004	2005
Budget	12 573	13 045	14 950	16 131	16 244
Réelles	12 338	14 241	16 438	15 988	16 172

Comparaison des dépenses réelles par rapport au budget pour 2005 (en milliers de dollars)

	Honoraires, salaires et avantages sociaux des pilotes	Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	Autres dépenses d'exploitation	Salaires du personnel administratif	Transport et déplacements	Services professionnels et spéciaux	Répartition
Budget	7 574	4 068	1 211	823	720	489	381
Réelles	7 885	5 090	1 144	857	635	479	394

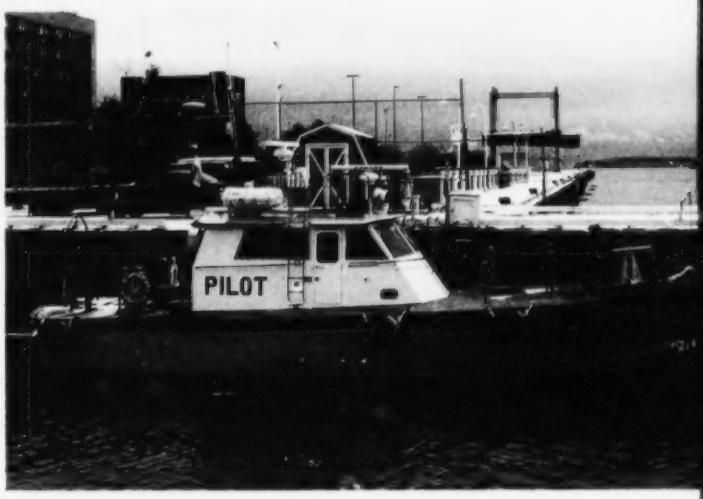
Les pertes nettes de l'Administration représentaient 1,9 % de l'ensemble des recettes en 2005. Ce montant est inférieur au taux de rendement de 6,0 % des recettes totales prévu au budget, et inférieur au taux de rendement de 2,7 % obtenu en 2004.

Les budgets sont préparés en même temps que le Plan directeur de l'Administration et reposent sur des prévisions du trafic maritime pour l'année. Pour 2005, nos recettes réelles étaient à un demi de un pour cent près des recettes prévues au budget. Le tableau ci-dessus montre les recettes réelles et celles prévues au budget pour les cinq dernières années.

Les dépenses globales de l'Administration pour 2005 ont dépassé de 8,0 % ce qui était prévu au budget. Par contre, le plus grand écart a été observé au chapitre des dépenses liées aux bateaux-pilotes, dépenses qui étaient 25,1 % plus élevées que prévu. L'écart budgétaire découle de plusieurs facteurs, y compris les augmentations touchant le coût du carburant, les frais de réparation et d'entretien, les frais de bateaux-pilotes embauchés à contrat et les salaires versés aux équipages. En excluant les frais d'exploitation des bateaux-pilotes, le total des autres dépenses était 1,75 % plus élevé que prévu au budget.

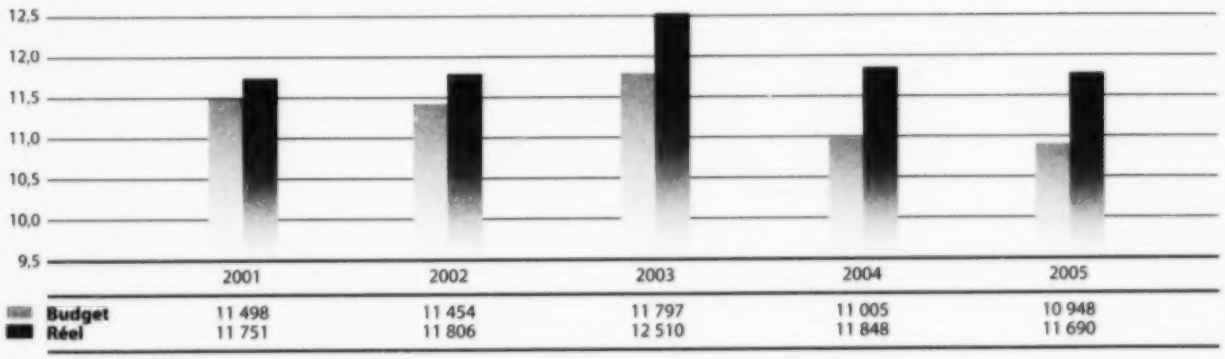
Le tableau ci-haut montre les dépenses prévues au budget par rapport aux dépenses réelles pour 2005, le tout exprimé en milliers de dollars.

L'Administration avait un budget d'immobilisations de 2,87 millions de dollars en 2005. La dépense d'équipement la plus importante devait être la construction d'un nouveau bateau-pilote. Sa conception a été terminée en 2005 et la construction commencera au début de 2006. En 2005, l'Administration a eu l'occasion de faire l'acquisition d'un bateau-pilote usagé qu'elle a affecté au port de Saint John (N.-B.). Le bateau, rebaptisé *Fundy Pilot*, devrait servir l'Administration pendant de nombreuses années.

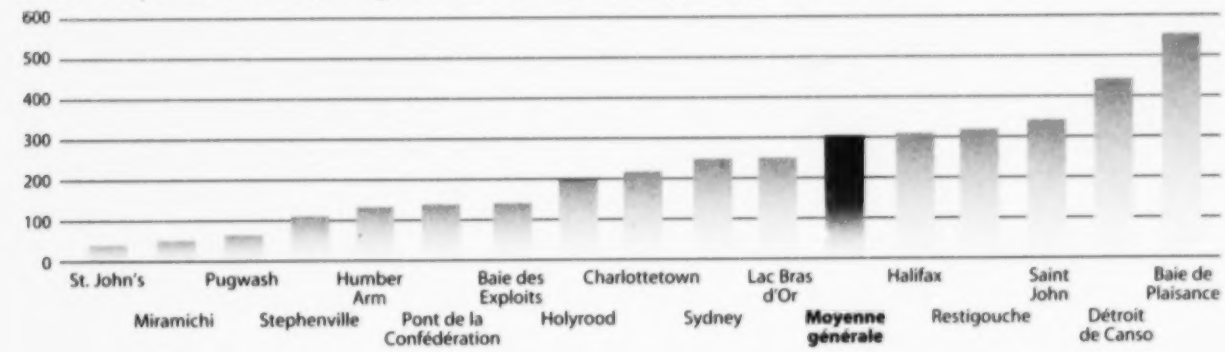


Le *Fundy Pilot* à son quai à Saint John (N.-B.).

Nombre réel des affectations par rapport au budget pour la période de 2001-2005



Nombre moyen d'unités de pilotage dans les zones de pilotage obligatoire en 2005



Le tableau ci-dessous présente les dépenses réelles en immobilisations par rapport au budget

Dépenses réelles d'immobilisations par rapport au budget en 2005 (en milliers de dollars)

	Budget	Réelles
Construction ou achat d'un bateau-pilote	2 500	1 064
Réparation et équipement, bateau-pilote	150	64
Logiciels	100	31
Matériel informatique et de communication	100	15
Acquisition de quais	50	—
Améliorations locatives	20	—

L'Administration a enregistré 11 690 affectations de pilotage durant l'année, ce qui représente 6,8 % de plus que prévu au budget. Le nombre réel d'affectations a baissé de 1,4 % par rapport à 2004.

Tout comme en 2004, la baie de Plaisance a affiché les recettes les plus élevées parmi tous les ports, sa contribution aux recettes totales étant de 27,4 %. Halifax demeure au deuxième rang au chapitre des recettes (25,0 %), tout en étant le port ayant enregistré le plus grand nombre d'affectations de pilotage. Les activités ont beaucoup augmenté à Canso qui vient maintenant au troisième rang au chapitre de la contribution aux recettes totales, soit 14,6 %, tandis que la part de Saint John a été de 13,3 %. À des fins de comparaison, en 2004, la baie de Plaisance a fourni 29,6 % des recettes totales, Halifax en a fourni 25,30 %, la contribution de Saint John a été de 13,3 % et celle de Canso a été de 11,7 %.

La plupart des tarifs de pilotage de l'Administration se composent de deux éléments. Il y a des frais de base (ou fixes) pour le port qui sont prélevés sur chaque navire, et il y a des frais unitaires (ou variables) qui sont calculés en fonction des dimensions du navire. Le calcul de ces frais fait appel à certaines données liées aux dimensions du navire et le résultat est le nombre d'unités de pilotage que représente un navire. Les dimensions moyennes d'un navire, exprimées en unités de pilotage, peuvent varier beaucoup d'un port à un autre. Le graphique ci-haut représente les variations entre les ports où le pilotage est obligatoire et les dimensions moyennes globales des navires en 2005 pour l'Administration dans son ensemble.

En 2005, l'Administration a appliqué des augmentations tarifaires dans cinq des seize zones de pilotage obligatoire. Les augmentations ont varié entre 4 % et 8 % selon les ports visés et l'impact global a été une augmentation de 1,55 % des tarifs pour l'ensemble de l'Administration. Les 11 autres ports assujettis au pilotage obligatoire n'ont pas fait l'objet d'une augmentation tarifaire. L'Administration s'efforce d'assurer un service de pilotage professionnel et efficace au prix le moins élevé possible pour les clients, tout en évitant l'interfinancement des ports.

Zones de pilotage, pilotes et affectations

ZONES DE PILOTAGE

Il existe 16 zones de pilotage obligatoire et de nombreuses zones de pilotage facultatif dans la région de l'Atlantique. Pour déterminer si un port doit ou non être désigné comme zone de pilotage obligatoire, on tient compte des facteurs suivants : degré de difficulté et de danger que présentent les approches à la zone de pilotage et la navigation dans celle-ci, l'importance du trafic maritime ainsi que la taille et la manœuvrabilité des navires, la structure des quais, des cales et l'espace réellement disponible pour la manœuvre des navires, la nature du fret transporté (par ex. : pétrole, gaz, explosifs, matières dangereuses), et les questions environnementales et la protection des écosystèmes.

RÉGION DE PILOTAGE VISÉE

La *Loi sur le pilotage* définit comme suit la région que dessert l'Administration : « Toutes les eaux canadiennes sises dans les provinces de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard, du Nouveau-Brunswick, de Terre-Neuve et du Labrador, y compris les eaux de la baie des Chaleurs dans la province de Québec, au sud du cap d'Espoir. »

ZONES DE PILOTAGE OBLIGATOIRE

Nouveau-Brunswick	Saint John, Miramichi, Restigouche
Terre-Neuve-et-Labrador	Baie des Exploits, Holyrood, baie de Plaisance, Stephenville, Humber Arm, St. John's
Nouvelle-Écosse	Lac Bras d'Or, Halifax, Pugwash, détroit de Canso, Sydney
Île-du-Prince-Édouard	Charlottetown, Pont de la Confédération

ZONES DE PILOTAGE FACULTATIF

L'Administration de pilotage de l'Atlantique assure sur demande des services de pilotage dans des zones où le pilotage est facultatif. Parmi ces ports, notons :

Nouveau-Brunswick	Bathurst, Caraquet, Belledune
Terre-Neuve-et-Labrador	Port aux Basques, Argentia, Clarenville, Marystown, Long Pond
Nouvelle-Écosse	Pictou, Sheet Harbour, Liverpool, Shelburne, Bridgewater
Île-du-Prince-Édouard	Georgetown, Souris, Summerside
Québec	Chandler

PILOTES

L'Administration de pilotage de l'Atlantique emploie des pilotes compétents et professionnels qui connaissent à fond tous les aspects des manœuvres des navires. Le pilote a une connaissance approfondie de l'effet des vents, des courants et des marées sur les navires, et il démontre cette expertise lorsqu'il dirige un navire, peu importe sa taille, à proximité du littoral et dans des chenaux et des ports plus étroits. Le rôle du pilote prend toute sa valeur si l'on regarde la précision avec laquelle il prépare l'approche, anticipe les manœuvres et réagit efficacement. Le pilote professionnel a recours aux systèmes d'aide à la navigation, visuels et électroniques, et compte sur les services d'information. Ces ressources permettent à l'Administration de pilotage de l'Atlantique de fournir un service sûr et efficace à tous les navires qui naviguent dans les eaux de la région de l'Atlantique.

Zones de pilotage, pilotes et affectations

ZONES DE PILOTAGE

Il existe 16 zones de pilotage obligatoire et de nombreuses zones de pilotage facultatif dans la région de l'Atlantique. Pour déterminer si un port doit ou non être désigné comme zone de pilotage obligatoire, on tient compte des facteurs suivants : degré de difficulté et de danger que présentent les approches à la zone de pilotage et la navigation dans celle-ci, l'importance du trafic maritime ainsi que la taille et la manœuvrabilité des navires, la structure des quais, des cales et l'espace réellement disponible pour la manœuvre des navires, la nature du fret transporté (par ex. : pétrole, gaz, explosifs, matières dangereuses), et les questions environnementales et la protection des écosystèmes.

RÉGION DE PILOTAGE VISÉE

La *Loi sur le pilotage* définit comme suit la région que dessert l'Administration : « Toutes les eaux canadiennes sises dans les provinces de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard, du Nouveau-Brunswick, de Terre-Neuve et du Labrador, y compris les eaux de la baie des Chaleurs dans la province de Québec, au sud du cap d'Espoir. »

ZONES DE PILOTAGE OBLIGATOIRE

Nouveau-Brunswick	Saint John, Miramichi, Restigouche
Terre-Neuve-et-Labrador	Baie des Exploits, Holyrood, baie de Plaisance, Stephenville, Humber Arm, St. John's
Nouvelle-Écosse	Lac Bras d'Or, Halifax, Pugwash, détroit de Canso, Sydney
Île-du-Prince-Édouard	Charlottetown, Pont de la Confédération

ZONES DE PILOTAGE FACULTATIF

L'Administration de pilotage de l'Atlantique assure sur demande des services de pilotage dans des zones où le pilotage est facultatif. Parmi ces ports, notons :

Nouveau-Brunswick	Bathurst, Caraquet, Belledune
Terre-Neuve-et-Labrador	Port aux Basques, Argentia, Clarenville, Marystown, Long Pond
Nouvelle-Écosse	Pictou, Sheet Harbour, Liverpool, Shelburne, Bridgewater
Île-du-Prince-Édouard	Georgetown, Souris, Summerside
Québec	Chandler

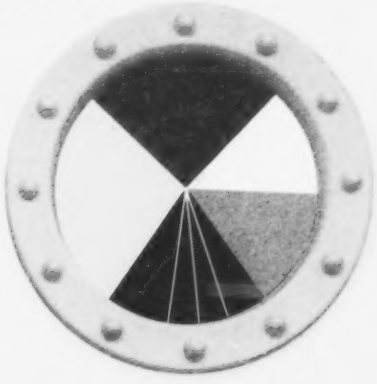
PILOTES

L'Administration de pilotage de l'Atlantique emploie des pilotes compétents et professionnels qui connaissent à fond tous les aspects des manœuvres des navires. Le pilote a une connaissance approfondie de l'effet des vents, des courants et des marées sur les navires, et il démontre cette expertise lorsqu'il dirige un navire, peu importe sa taille, à proximité du littoral et dans des chenaux et des ports plus étroits. Le rôle du pilote prend toute sa valeur si l'on regarde la précision avec laquelle il prépare l'approche, anticipe les manœuvres et réagit efficacement. Le pilote professionnel a recours aux systèmes d'aide à la navigation, visuels et électroniques, et compte sur les services d'information. Ces ressources permettent à l'Administration de pilotage de l'Atlantique de fournir un service sûr et efficace à tous les navires qui naviguent dans les eaux de la région de l'Atlantique.

AFFECTATIONS DE PILOTAGE

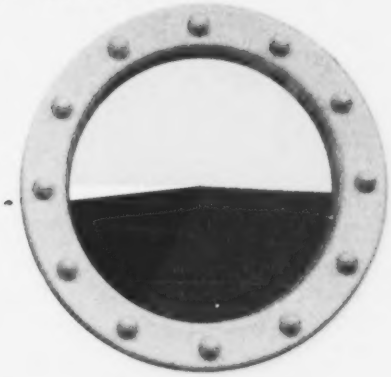
	2005	2004	2003
ZONES DE PILOTAGE OBLIGATIORE			
NOUVEAU-BRUNSWICK			
Saint John	1 623	1 555	1 798
Miramichi	9	24	9
Restigouche	92	105	101
TERRE-NEUVE-ET-LABRADOR			
St. John's	1 584	1 592	1 649
Holyrood	80	97	94
Baie de Plaisance	1 283	1 391	1 382
Humber Arm	347	303	304
Stephenville	155	176	177
Baie des Exploits	119	117	145
NOUVELLE-ÉCOSSE			
Halifax	3 759	4 090	4 409
Détroit de Canso	1 257	1 004	1 051
Sydney	359	378	308
Bras d'Or	90	90	111
Pugwash	127	95	75
ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD			
Charlottetown	163	142	145
Pont de la Confédération	114	104	90
ZONES DE PILOTAGE FACULTATIF	529	585	662
Total	11 690	11 848	12 510

Pourcentage des recettes tirées du pilotage obligatoire par port en 2005



- Baie de Plaisance ....27,4 %
- Halifax .....25,0 %
- Saint John .....13,3 %
- Canso .....14,6 %
- Autres .....19,7 %
  - *St. John's* .....5,4 %
  - *Sydney* .....3,2 %
  - *Humber Arm* .....2,9 %
  - *Autres zones de pilotage obligatoire* .....8,2 %

Pourcentage des affectations de pilotage par province en 2005



- Nouvelle-Écosse .....50,1 %
- Terre-Neuve-et-Labrador .....32,0 %
- Nouveau-Brunswick .....15,4 %
- Île-du-Prince-Édouard .....2,5 %

INCIDENTS DE TRANSPORT MARITIME RAPPORTÉS EN 2005

Type d'incident	**2005**	2004
Contact avec l'équipement portuaire	**1**	4
Contact avec un quai	**2**	4
Contact avec un navire	**1**	0
Contact avec une bouée	**2**	0
Dommages causés par les glaces	**0**	1
Total pour l'année	**6**	9

L'Administration s'efforce d'assurer un service de pilotage sûr et efficace dans la région de l'Atlantique.

En 2005, le nombre d'incidents a diminué par rapport à 2004 et tous les incidents étaient mineurs.

Le nombre total d'incidents indique que 99,95 % des 11 690 affectations de pilotage se sont déroulées sans incident.

Examen comparatif
Renseignements financiers et statistiques

	2005	2004	2003
RENSEIGNEMENTS FINANCIERS (en milliers de dollars)			
Total des recettes	**16 172 $**	15 988 $	16 438 $
Dépenses			
Traitements, honoraires et prestations	**10 136**	9 704	9 784
Bateaux-pilotes	**4 391**	3 761	3 532
Autres dépenses	**1 957**	2 097	2 147
Total des dépenses	**16 484**	15 562	15 463
(Perte nette) Bénéfice net	**(312) $**	426 $	975 $
Recettes de pilotage – Zones de pilotage obligatoire			
Nouvelle-Écosse	**6 808 $**	6 318 $	6 346 $
	43 %	40 %	40 %
Terre-Neuve-et-Labrador	**5 908**	6 131	6 274
	37 %	39 %	39 %
Nouveau-Brunswick	**2 281**	2 303	2 230
	14 %	15 %	14 %
Île-du-Prince-Édouard	**311**	304	263
	2 %	2 %	2 %
Recettes de pilotage – Zones de pilotage facultatif	**693**	710	835
	4 %	4 %	5%
Total des recettes de pilotage	**16 001 $**	15 766 $	15 948 $
STATISTIQUES			
Unités de pilotage*	**3 578 866**	3 550 467	3 613 573
Affectations de pilotage	**11 690**	11 848	12 510
Nombre moyen d'unités par affectation	**306**	300	289
Incidents**	**6**	9	8
Pourcentage des affectations sans incidents	**99,95 %**	99,92 %	99,94 %
Ressources humaines*			
Pilotes employés	**44**	43	43
Pilotes d'entreprise	**10**	11	13
Équipage des bateaux-pilotes	**13**	13	13
Directeurs et administration	**10**	10	8
Répartiteurs	**6**	6	6

* Une unité de pilotage représente une mesure de grandeur d'un bateau et comporte les dimensions que voici : la longueur, la largeur et le moule en profondeur du bateau.

** Compilation de tous les rapports d'incidents maritimes avec ou sans dommages.

*** Personnel à temps plein (ou l'équivalent) en poste au 31 décembre de chaque année.

Responsabilité de la direction à l'égard de l'information financière

Les états financiers ci-joints ont été préparés par la direction de l'Administration conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent, et s'appuient, lorsque cela est approprié, sur les meilleurs jugements et estimations de la direction. La direction est responsable de l'intégrité et de l'objectivité de l'information que contiennent les états financiers et le rapport annuel.

La direction a aussi la responsabilité d'établir et de maintenir un système de contrôle interne conçu de manière à fournir l'assurance raisonnable que les actifs sont protégés et contrôlés, que les opérations sont effectuées conformément aux autorisations pertinentes et que les systèmes comptables produisent en temps voulu des rapports financiers exacts.

La direction de l'Administration a la responsabilité de gérer ses affaires conformément à la *Loi sur le pilotage*, à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements et aux règlements administratifs de l'Administration.

Les membres de l'Administration ont la responsabilité de veiller à ce que la direction s'acquitte de ses responsabilités en matière d'information financière et de contrôle interne. Ces responsabilités sont déléguées au Comité de vérification. Le Comité de vérification se réunit avec la direction et les vérificateurs pour s'assurer que les obligations ont bien été remplies et pour examiner les états financiers. Les états financiers et le rapport annuel sont examinés et approuvés par les membres de l'Administration sur recommandation du Comité de vérification.

La vérificatrice générale du Canada effectue une vérification indépendante des opérations et des états financiers de l'Administration conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada, et elle formule une opinion sur les états financiers. Elle a pleinement et librement accès au Comité de vérification de l'Administration, et son rapport figure ci-après.

Le président-directeur général,

R.A. McGuinness

Le directeur des finances,

P. MacArthur, CMA

Halifax, Canada
le 17 février 2006

Auditor General of Canada
Vérificatrice générale du Canada

Rapport du vérificateur

Au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de pilotage de l'Atlantique au 31 décembre 2005 et les états des résultats et des bénéfices non répartis et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Administration. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 décembre 2005 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la *loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur le pilotage* et ses règlements, et aux règlements administratif de l'Administration.

Pour la vérificatrice générale du Canada,

John O'Brien, CA
directeur principal

Halifax, Canada
Le 17 février 2006

Bilan

au 31 décembre 2005

En milliers de dollars	2005		2004	
ACTIF				
À court terme				
Trésorerie et équivalents de trésorerie (note 4)	**1 054**	**$**	1 677	$
Débiteurs, valeur nette (note 4)	**2 145**		2 136	
Frais payés d'avance	**48**		37	
	3 247		3 850	
À long terme				
Placements (note 4)	**384**		1 055	
Placements réservés (note 4)	**887**		887	
Immobilisations corporelles, valeur nette (note 5)	**3 692**		2 840	
	4 963		4 782	
	8 210	**$**	8 632	$
PASSIF				
À court terme				
Créditeurs et charges à payer (note 4)	**1 573**	**$**	1 719	$
Obligation au titre des indemnités de départ constituées (note 6)	**—**		62	
	1 573		1 781	
À long terme				
Obligation au titre des indemnités de départ constituées (note 6)	**925**		827	
	2 498		2 608	
AVOIR DU CANADA				
Capital d'apport	**2 305**		2 305	
Bénéfices non répartis	**3 407**		3 719	
	5 712		6 024	
	8 210	**$**	8 632	$

Engagements (note 10)

Voir les notes afférentes aux états financiers

Approuvé par les membres de l'Administration :

Un membre,

Un membre,

État des résultats et des bénéfices non répartis

Exercice terminé le 31 décembre 2005

En milliers de dollars	2005	2004
PRODUITS		
Droits de pilotage	**16 001 $**	15 766 $
Autres produits	**171**	222
	16 172	15 988
CHARGES		
Honoraires, salaires et avantages sociaux des pilotes	**7 885**	7 642
Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	**5 090**	4 448
Salaires et avantages sociaux du personnel	**1 300**	1 192
Transports et déplacements	**635**	703
Services professionnels et spéciaux	**479**	545
Amortissement	**322**	266
Services publics, fournitures et approvisionnements	**257**	330
Formation	**213**	108
Locations	**181**	178
Communications	**122**	150
	16 484	15 562
(Perte nette) bénéfice net de l'exercice	**(312)**	426
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	**3 719**	3 293
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	**3 407 $**	3 719 $

Voir les notes afférentes aux états financiers.

État des flux de trésorerie

Exercice terminé le 31 décembre 2005

En milliers de dollars	2005	2004
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Rentrées de fonds - clients	**15 957 $**	15 731 $
Sorties de fonds - fournisseurs et employés	**(16 198)**	(14 307)
Produits divers	**206**	217
Versements d'indemnités de départ	**(85)**	(114)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	**(120)**	1 527
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Achat de placements	**(1 459)**	(795)
Produits de la vente de placements	**2 130**	461
Entrées d'immobilisations corporelles	**(1 174)**	(260)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	**(503)**	(594)
(Diminution) augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	**(623)**	933
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice (note 4)	**1 677**	744
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice (note 4)	**1 054 $**	1 677 $

Voir les notes afférentes aux états financiers

Notes afférentes aux états financiers

31 décembre 2005

(en milliers de dollars)

1. OBJECTIFS ET ACTIVITÉS

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (l'Administration) a été constituée en 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. Elle a pour objet d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer un service de pilotage sûr et efficace dans certaines eaux canadiennes désignées. La Loi prévoit que les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables, raisonnables et suffisants pour que l'Administration puisse d'autofinancer. En vertu de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration n'a droit à aucun versement en vertu d'un crédit du Parlement pour pouvoir s'acquitter d'une obligation ou d'une responsabilité.

L'Administration est une société d'État qui figure à l'annexe III, partie I, de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et elle n'est pas assujettie à la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

2. RÉGLEMENTATION DES TARIFS DE PILOTAGE

La *Loi sur le pilotage* régit le processus d'établissement des droits de pilotage. L'Administration prend, avec l'approbation du gouverneur en conseil, des règlements pour prescrire les droits. L'Administration doit publier le tarif de droits proposé dans la *Gazette du Canada* et quiconque a des raisons de croire qu'il n'est pas dans l'intérêt public peut déposer auprès de l'Office des transports du Canada (OTC) un avis d'opposition motivé, dans les trente jours qui suivent la publication de la proposition tarifaire.

L'OTC doit faite enquête sur le tarif de droits proposé faisant l'objet d'un avis d'opposition. À l'issue de l'enquête, l'OTC doit faire une recommandation au plus tard 120 jours après la réception de l'avis d'opposition, et l'Administration est obligée d'en tenir compte.

Les droits peuvent entrer en vigueur 30 jours après leur publication dans la *Gazette du Canada*. Cependant, si l'OTC recommande des droits inférieurs à ceux que l'Administration a fixés, l'Administration est tenue de rembourser aux personnes qui ont payé les droits la différence entre ces droits et ceux que l'OTC a recommandés, y compris les intérêts. Le gouverneur en conseil peut modifier ou annuler une recommandation de l'OTC.

3. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Les présents états financiers ont été préparés par la direction conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada. Les principales conventions comptables sont les suivantes :

(a) Équivalents de trésorerie

Les équivalents de trésorerie représentent des placements à court terme très liquides; ils sont comptabilisés au coût.

(b) Placements et placements réservés

Les placements sont comptabilisés au coût. Une réduction de la valeur des placements à la valeur de marché est comptabilisée dans les cas où la valeur sous-jacente subit une baisse durable. La valeur de marché est fondée sur le cours du marché à la fin de l'exercice.

(c) Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût. Le coût des bateaux-pilotes en construction comprend la conception, les matériaux et la main-d'œuvre directe. Les montants présentés au poste bateaux-pilotes en construction sont virés à la catégorie des bateaux-pilotes lorsque la construction est terminée, et ils sont ensuite amortis. L'amortissement des immobilisations corporelles est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire et est fondé sur la durée de vie utile estimative suivante des immobilisations :

Bateaux-pilotes	10 à 25 ans
Mobilier et matériel	5 à 10 ans
Améliorations locatives	10 ans

(d) Indemnités de départ

Les employés ont droit à des indemnités de départ conformément aux conventions collectives et aux conditions d'emploi. L'Administration comptabilise le coût des indemnités de départ futures dans les périodes au cours desquelles les salariés rendent des services à l'Administration. Elle comptabilise le passif au titre de ces indemnités à mesure qu'elles sont constituées. La direction établit l'obligation au titre des indemnités de départ constituées à l'aide d'une méthode fondée sur des hypothèses et ses meilleures estimations. L'obligation est fondée sur l'hypothèse selon laquelle tous les employés ne quitteront pas volontairement l'Administration avant d'avoir accumulé dix années de service. Les modifications de ces estimations sont imputées ou créditées à l'état des résultats dans l'exercice où elles sont apportées. Ces indemnités représentent la seule obligation de l'Administration qui exigera des paiements futurs.

(e) Capital d'apport

Le capital d'apport est composé du coût historique estimatif des immobilisations obtenues du Canada lors de la création de l'Administration et des immobilisations nettes financées grâce aux crédits parlementaires.

(f) Régime de retraite

Tous les employés participent au Régime de retraite de la fonction publique, qui est administré par le gouvernement du Canada. L'Administration et les employés doivent cotiser au Régime. Les cotisations de l'Administration représentent le coût total assumé par l'employeur. Ce montant est un multiple des cotisations exigées des employés et peut fluctuer au fil du temps selon les résultats du Régime. Ces cotisations constituent l'obligation totale de l'Administration. Les cotisations au titre des services rendus au cours de l'exercice sont passées en charges dans l'exercice (voir la note 8). Les cotisations au titre des services passés sont passées en charges au moment où elles sont versées. L'Administration n'est pas tenue de combler les insuffisances actuarielles du Régime de retraite de la fonction publique.

(g) Incertitude relative à la mesure

La préparation des états financiers exige de la direction qu'elle fasse des estimations et pose des hypothèses qui ont un effet sur les actifs et les passifs déclarés à la date des états financiers ainsi que sur les montants des produits et des charges déclarés au cours des exercices considérés. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations.

4. INSTRUMENTS FINANCIERS

Conformément à la *Loi sur le pilotage*, l'Administration ne peut investir que dans les bons du Trésor du gouvernement du Canada et dans les obligations garanties par un gouvernement. Les placements portent des taux d'intérêt fixes jusqu'à l'échéance. Selon l'Administration, ses placements ne posent pas un risque de crédit important.

	2005		2004	
	Valeur comptable	**Rendement (%)**	Valeur comptable	Rendement (%)
Encaisse	**336 $**		1 677 $	
Arrivant à échéance d'ici trois mois :				
Bons du Trésor du gouvernement du Canada	**595**	**2,54**	—	
Obligations provinciales	**123**	**4,72**	—	
Total de la trésorerie et équivalents de trésorerie	**1 054 $**		1 677	
Arrivant à échéance d'ici trois ans :				
Bons du Trésor du gouvernement du Canada	**— $**		256 $	2,07
Obligations du gouvernement du Canada	**560**	**3,33 - 4,71**	486	3,33 - 4,95
Obligations provinciales	**369**	**3,05 - 5,02**	582	2,42 - 5,02
	929		1 324	
Arrivant à échéance dans plus de 3 ans :				
Obligations du gouvernement du Canada	**—**		240	3,90
Obligations provinciales	**342**	**3,44 - 4,21**	378	3,95 - 4,22
	342		618	
Total des placements et des placements réservés	**1 271 $**		1 942 $	

Les placements réservés représentent un fonds qui a été établi pour le remplacement des immobilisations et le financement des indemnités de départ. Le niveau des placements dans le fonds est fondé sur la trésorerie générée par les activités d'exploitation de l'exercice précédent. En 2005, il n'y a eu aucun ajout ni retrait aux placements réservés (aucun en 2004).

La valeur comptable de ces placements correspond approximativement à leur juste valeur.

Les débiteurs et les créditeurs font partie du cours normal des activités et sont exigibles sur demande. La valeur comptable de ces instruments financiers correspond à leur juste valeur en raison du terme à courir qui est court. Les débiteurs de l'Administration ne posent pas de risque de crédit important, car la *Loi sur le pilotage* stipule que le propriétaire, le capitaine et l'agent d'un navire sont solidairement responsables du paiement des droits de pilotage, et la Loi prévoit un mécanisme interdisant à l'agent des douanes de donner congé à un navire si les droits de pilotage sont impayés.

5. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	2005			2004		
	Coût	Amortissement cumulé	Net	Coût	Amortissement cumulé	Net
Terrains	1 $	— $	1 $	1 $	— $	1 $
Bateaux-pilotes	5 972	2 968	3 004	5 255	2 716	2 539
Bateaux-pilotes en construction	411	—	411	—	—	—
Mobilier et matériel	832	636	196	1 216	1 016	200
Améliorations locatives	202	122	80	202	102	100
	7 418 $	3 726 $	3 692 $	6 674 $	3 834 $	2 840 $

6. INDEMNITÉS DE DÉPART

L'Administration verse des indemnités de départ à ses employés en fonction du nombre d'années de service et du salaire en fin de carrière. Ce régime n'étant pas capitalisé, il ne possède aucun actif. Le déficit est donc égal à l'obligation au titre des indemnités constituées. L'information suivante à propos de ce régime est évaluée au 31 décembre :

	2005	2004
Obligation au titre des indemnités de départ constituées au début de l'exercice	889 $	867 $
Coût de l'exercice	121	136
Indemnités versées au cours de l'exercice	(85)	(114)
Obligation au titre des indemnités de départ constituées à la fin de l'exercice	925 $	889 $
Tranche à court terme	— $	62 $
Tranche à long terme	925	827
	925 $	889 $

7. FACILITÉ DE CRÉDIT D'EXPLOITATION

L'Administration dispose d'une facilité de crédit de 1 000 $ dont le taux d'intérêt ne dépasse pas le taux préférentiel. Aucun montant n'avait été tiré sur la facilité de crédit au 31 décembre 2005 (aucun en 2004). L'Administration a accès à cette facilité selon ses besoins. Celle-ci n'a pas d'échéance ou de date de renouvellement fixe.

8. RÉGIME DE RETRAITE

L'Administration est tenue de cotiser au Régime de retraite de la fonction publique selon un ratio de 2,14-1 des cotisations des employés (2,14-1 en 2004) jusqu'à un seuil de salaire établi. L'Administration est tenue de cotiser suivant un ratio de 8,9-1 des cotisations des employés (7,9-1 en 2004) pour la proportion des salaires qui dépasse le seuil établi. Ce régime de retraite offre des prestations fondées sur les années de service et la rémunération moyenne à la retraite. Les prestations sont pleinement indexées suivant l'augmentation de l'indice des prix à la consommation.

Les cotisations au Régime de retraite de la fonction publique comprennent :

	2005	2004
Cotisations de l'Administration	692 $	705 $
Cotisations des employés	322 $	310 $

9. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

Tout comme les ministères, organismes et sociétés d'État créés par le gouvernement du Canada, l'Administration est apparentée à ce dernier. L'Administration transige avec ces entités dans le cours normal de ses activités, selon les mêmes conditions qui s'appliquent aux parties non apparentées. Ces opérations sont négligeables et n'ont pas d'effet important sur les états financiers.

10. ENGAGEMENTS

L'Administration a conclu des contrats pour des services de bateaux-pilotes, la location de bureaux et la location de quais, pour lesquels elle doit effectuer les versements annuels minimums suivants :

2006	1 247 $
2007	77
2008	50
2009	48
2010	16
	1 438 $